AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS

LOS *CURTISS HELLDIVER* EN LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL



ediciones delPrado
OSPREY AVIATION

LOS *CURTISS HELLDIVER* EN LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL


62
70

LOS *CURTISS HELLDIVER* EN LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL



OSPREY AVIATION

ediciones del Prado

Ilustración de portada:
El Helldiver se ganó sus "espuelas de caballero" con su bautismo de fuego el Día del Armisticio, 11 de noviembre de 1943, cuando 23 SB2C-1C del VB-17, embarcado en el USS *Bunker Hill,* atacaron a los navíos japoneses que se dirigían a Simpson Harbour, en la isla de Rabaul –formaban parte de un grupo aeronaval compuesto por tres portaaviones cuya misión era bombardear el bastión japonés de Nueva Bretaña–. En aquel ataque fue hundido un destructor y otros tres barcos japoneses resultaron dañados, frente a la pérdida de cuatro Helldiver por diversas causas. Esta ilustración, realizada especialmente por Iain Wyllie, describe la apurada huida del oficial de vuelo (operaciones) del VB-17, Lt. Bob Wood, que fue perseguido desde Simpson Harbour por una brigada de cuatro A6M5 Zekes de la 253 Kokutai después de haber realizado su ataque en picado. Mientras Wood se esforzaba por sacar la máxima velocidad de su pesado Helldiver, volando a la altura de las crestas de las olas, su ametrallador, el radio-operador jefe W. O. Haynes, Jnr., consiguió derribar dos de los cazas japoneses antes de ser herido de gravedad. Por suerte para los tripulantes del Helldiver una brigada de F6F-3 Hellcat del VF-18 apareció entonces en escena y dio cuenta rápidamente de los dos A6M5 que quedaban. Una vez a salvo de regreso a bordo del *Bunker Hill,* al examinar el SB2C-1 de Wood para comprobar los daños sufridos se descubrieron no menos de 130 orificios de proyectiles sobre el aparato.

Dirección Editorial: Juan María Martínez
Coordinación Editorial: Juan Ramón Azaola
Supervisión y adaptación de la versión española: Javier de Benito

Asesoramiento histórico y militar: José Romero
Traducción: Rodolfo Muñoz
Basado en: Helldiver Units of World War 2
Texto de: Henry Sakaido
Diseño de cubierta: Iain Wyllie
Perfiles de los aviones: Grant Race y Mark Styling
Diseño de las figuras: Mike Chappell
Dibujos en escala: Mark Styling

Importador en Argentina
DISTRIBUIDORA GENERAL DE PUBLICACIONES
Alvarado, 2118/56. 1290 - Buenos Aires
Distribuidor en Capital y Gran Bs. As.
DISTRIRED
Av. Belgrano, 634 4º I. 1092 - Buenos Aires
Distribuidor en Interior
DISTRIBUIDORA GENERAL DE PUBLICACIONES
Alvarado, 2118/56. 1290 - Buenos Aires

ISBN (Obra completa): 84-8372-185-6
ISBN: 84-8372-310-7
D.L.: M 49410 – 1999

ÍNDICE

DESARROLLO Y SERVICIO EN LA FLOTA

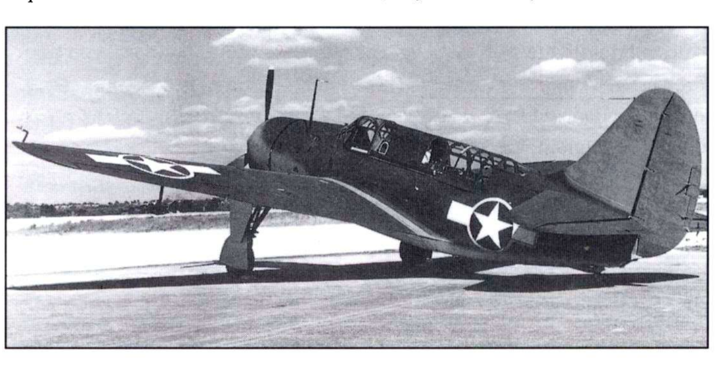
¡Helldiver! Este nombre se ha convertido en un término tanto genérico como específico para denominar a los bombarderos en picado de la Marina de los Estados Unidos de los años treinta y cuarenta, e incluso sirvió de título para una película cinematográfica interpretada por Clark Gable y Wallace Beerey. Pero los biplanos F8C embarcados en el USS *Saratoga* (CV-3) que aparecen en esa cinta clásica eran anteriores en dos generaciones al monoplano capaz de desarrollar una velocidad de más de 440 km/h que hundió navíos de guerra japoneses durante los dos últimos años de la II Guerra Mundial.

La compañía Curtiss-Wright, ubicada en Buffalo, Nueva York, tenía ya un largo historial como proveedora de aviones militares para los gobiernos de los Estados Unidos y de otros países aliados. Además del SB2C, esta firma hizo una considerable contribución al esfuerzo de guerra aliado que se materializó en los cazas de la serie Curtiss P-40 y en el avión transporte de comandos C-46/R5C. El predecesor inmediato del SB2C fue el aerodinámico biplano SBC, cuya influencia "genética" iba a quedar claramente patente en el Helldiver.

El SBC era un bombardero explorador embarcado de producción limitada, del cual se construyeron 258 unidades entre 1936 y 1941. De hecho, cuando el primer SBC-3 fue entregado al 5º Sqn. de Exploración (VS-5) el 17 de Julio de 1937, fue el último avión biplano que entraría a formar parte de la flota. Tres meses más tarde, llegaba el primer monoplano embarcado en la forma del bombardero lanzatorpedos Douglas TBD-1, que sería bautizado como Devastator.

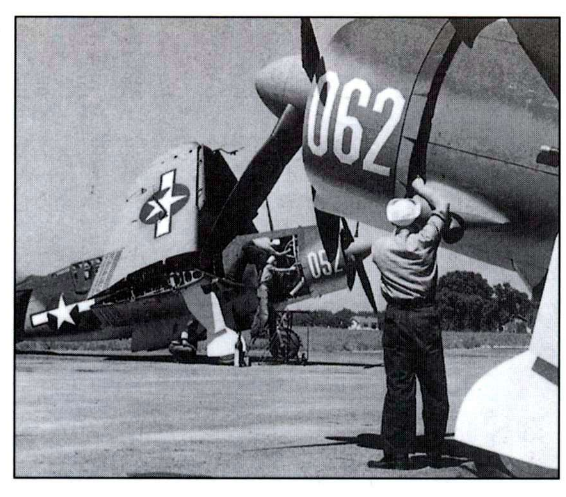
En vísperas de la Guerra del Pacífico las carencias militares americanas eran tales que los escuadrones del Cuerpo de Marines siguieron utilizando los SBC-4 a lo largo de todo el año 1942 y durante buena parte de 1943.

La ayuda para remediarlo llegó con penosa lentitud. Media docena de fabricantes presentaron sus proyectos a un concurso, para el diseño de un nuevo bombardero explorador embarcado, que se convocó en 1938. Entre otros, algunos de los requisitos más exigentes eran que el avión debía contar con una bodega de bombas interna y que sus dimensiones totales debían permitir que dos aparatos (con las alas plegadas) pudiesen montarse a la



SB2C con el Nº de serie del Departamento de Aeronáutica 00245 en la factoría Curtiss el 20 de agosto de 1943. Este avión, que hacía el número 45 de los del modelo -1C, estaba equipado con dos cañones de 20 mm en las alas en lugar del cuarteto de ametralladoras del calibre 12,70 con que estaba armado el "modelo 1" original. Sobre la combinación de colores de camuflaje tricolor de los primeros modelos se aprecia la insignia nacional adoptada hacia la mitad de la contienda, a la cual se habían añadido barras horizontales con un borde rojo alrededor del conjunto de "la estrella y las barras" *(Jim Sullivan).*

vez en el ascensor de un portaaviones que medía 13 por 16 metros. Por lo tanto, el equipo de diseño de Curtiss se encontró frente a un reto casi insuperable: diseñar un avión capaz de transportar en su interior el armamento y el combustible requeridos y que además pudiese alojarse en la reducida superficie de los ascensores de unos portaaviones que ni siquiera habían sido construidos todavía.



Los flamantes nuevos Helldiver poco después de salir de la cadena de montaje en agosto de 1944. Los grandes números blancos pintados sobre los capots son los tres últimos dígitos del número de serie del Departamento de Aeronáutica de la Marina (BuNo) de cada aparato. Los marineros que aparecen en esta fotografía formaban parte de equipo de representantes del Departamento de Aeronáutica en la fábrica de Curtiss, cuyo cometido era asegurarse de que cada aparato estaba listo para su aceptación *(Jim Sullivan)*.

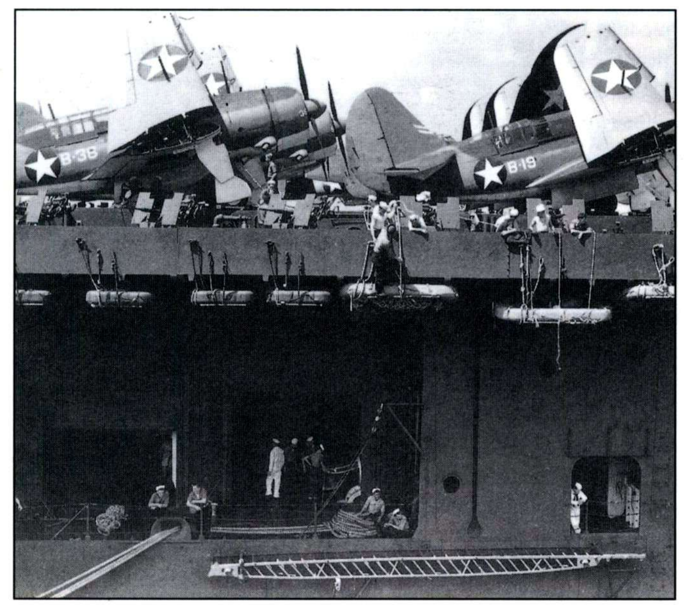
El resultado de sus esfuerzos fue un avión de reducidas dimensiones con un empenaje de cola sobredimensionado para compensar los problemas aerodinámicos inherentes a su mayor configuración. El proyecto original de Curtiss incluía una torreta de ametralladoras accionada eléctricamente similar a la instalada en el Grumman TBF-1 Avenger, pero el Departamento de Aeronáutica, acertadamente, descartó esta idea. Sin embargo, el Helldiver estaba equipado con un motor Wright R-2600, igual que el que se había instalado con éxito en el Avenger de Grumman/Eastern. Al final, la mayoría de los problemas quedarían resueltos, pero no sin pagar un alto precio en tiempo y esfuerzo, y a costa de que el avión sufriese algunas deficiencias en sus cualidades tácticas, especialmente en su estabilidad en el picado.

El ingeniero jefe del proyecto para el nuevo bombardero explorador era Raymond C. Blaylock, que había entrado en Curtiss en 1929 tras graduarse en la Universidad de Michigan como ingeniero aeronáutico. Las credenciales de Blaylock, que tenía casi una década de experiencia en la construcción de aviones militares, incluían haber trabajado para el Ejército en el proyecto del caza P-6 y en el diseño de los aviones embarcados de la Marina XF12C-1 y XSBC-1.

El trabajo de Blaylock y su equipo produjo resultados y el 15 de mayo de 1939 se firmó el contrato por el cual se encargaba la fabricación de 370 SB2C-1, lo cual suponía unas consecuencias de índole diversa para la Compañía Curtiss. Un encargo de tantos aviones antes de que, siquiera, el prototipo estuviese terminado era algo fuera de lo habitual, pero aunque el contrato con la Marina fue bien recibido, la empresa ya se había comprometido a construir cazas para el Cuerpo de Aviación del Ejército en la factoría de Buffalo. Por lo tanto, hubo que abrir una nueva fábrica en Columbus, Ohio, con el consiguiente retraso. Retraso inicial que no haría más que agravarse al presentarse los primeros problemas de fabricación y mantenimiento.

Durante los primeros meses de 1940, los especialistas en aerodinámica descubrieron que podían plantearse algunos problemas con las alas del bombardero. Las pruebas realizadas en el túnel aerodinámico indicaban unas velocidades de pérdida de sustentación inadmisiblemente altas, lo cual era absolutamente inaceptable para un avión embarcado. Por lo tanto, se aumentó en casi un diez por ciento la superficie alar, de 35,76 a 39,20 metros cuadrados. También se añadieron unas aletas de ranura móviles activadas aerodinámicamente a lo largo del borde de ataque como medio adicional para mejorar el control y la estabilidad a baja velocidad.

Desde Columbus, se transportaron los componentes originales hasta Buffalo, donde se montó el prototipo del bombardero en picado. El



Los primeros Helldiver operativos de la flota fueron los SB2C-1 del 17° Sqn. de Bombardeo, que se ven en esta foto al bordo del USS *Bunker Hill* (CV-17) en el verano de 1943. Poco antes el VB-17 se había creado a partir de la fusión de los escuadrones de bombardeo y de exploración del Grupo Aéreo 17, habiéndose abandonado la designación VS para hacer referencia a las unidades aéreas embarcadas en portaaviones. Es interesante observar las dos franjas de referencia pintadas en el estabilizador vertical del aparato "B-19" que servían al Oficial de Seguridad de Aterrizaje (LSO) como referencia visual para estimar si la actitud del avión era la adecuada cuando se aproximaba a la cubierta de vuelo *(Tailhook).*

XSB2C-1 salió de la fábrica el 13 de diciembre de 1940, y voló por primera vez cinco días más tarde. El encargado de pilotarlo fue Lloyd Childs, piloto de pruebas de Curtiss, quien, al regresar de aquel primer vuelo, expresó un entusiasmo que no estaba libre de cierta reserva. Aunque se habían conseguido suavizar, los esperados problemas de estabilidad no habían desaparecido por completo.

Apenas dos meses después, a principios de febrero de 1941, el prototipo se estrelló durante un vuelo de prueba al pararse de repente el motor Wright durante la maniobra de aproximación para tomar tierra. Aquello fue un duro revés para todo el programa, y los vuelos de prueba no se reanudaron hasta principios de mayo.

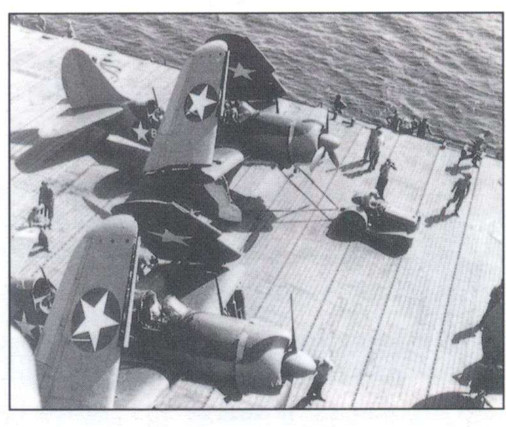
Mientras tanto, el 4 de diciembre, la fábrica de Columbus, Ohio, fue inaugurada oficialmente, justo a tiempo, si se piensa en los acontecimientos que tuvieron lugar en Hawai apenas 72 horas después. Aunque Curtiss reconstruyó el prototipo, todavía no se habían iniciado las pruebas de aceptación de la Marina cuando, el 21 de diciembre de 1941, una de las alas del aparato se desprendió en vuelo. El piloto de pruebas Barton T. Red Hulse pudo saltar en paracaídas no si antes haber intentado recuperar el aparato de un picado a alta velocidad, pero el prototipo quedó destruido. Para entonces, los EE.UU. estaban oficialmente en guerra y la problemática gestación del bombardero-explorador no hacía más que alargarse.

Algo más tarde, en abril de 1941 se emitió la especificación de requisitos de la Army Air Force que conduciría, en diciembre de 1942, a la construcción del A-25A. Todavía sin alas plegables ni dispositivos de catapultado o retención, las modificaciones efectuadas durante el diseño y la fabricación de las primeras unidades habían producido el grave efecto de aumentar el peso en vacío de 3.569 kg a 4.667 kg, es decir, casi 1.134 kg más.

El 30 de junio de 1942, apenas tres semanas después de la decisiva Batalla de Midway y cuatro días después del vuelo del XF6F-1, el prototipo del Hellcat de Grumman, voló por primera vez un Helldiver de serie. Pero los "duendes" causaron, tanto a la fábrica como a la Marina, una interminable serie de problemas que hicieron necesario seguir el poco habitual procedimiento de retener los primeros aviones de serie y utilizarlos para continuar su desarrollo. El primer Helldiver de serie tenía asignado el número de serie de la Oficina de Aeronáutica (BuNo) 00001 y con él la Marina empezaba una nueva lista de números de serie. La serie anterior se había interrumpido en los números de serie entre 7200 y 7300 correspondientes a los hidroaviones PB2Y y PBY fabricados por Consolidated. Sin embargo, en enero de 1943, el primer SB2C-1 se estrellaba a causa de un fallo en las alas cuando realizaba un picado –era el tercer aparato del programa Helldiver que se perdía en menos de dos años–.

En esta etapa de su desarrollo, este bisoño bombardero en picado no parecía estar más cerca de entrar en la flota de lo que lo había estado en 1940.

Los resultados de las pruebas realizadas durante los meses siguientes hicieron imposible que la Marina autorizase que los SB2C-1 efectuasen picados a gran velocidad sin utilizar los poco eficaces flaps. Con la adición de equipamientos como los depósitos de combustible autosellantes, placas de blindaje y radar, el peso en vacío del Helldiver aumentó la enorme cifra de 1.361 kg y, consecuentemente, la velocidad máxima nominal descendió de 320 nudos (592 km/h) a 280 nudos (451 km/h), mientras que la velocidad de aterrizaje aumentaba en 10 nudos para quedar en 79 (146 km/h).



Los primeros SB2C-1 eran colocados sobre la cubierta por medio de dos métodos diferentes: sirviéndose de una "mula mecánica", como se ve en esta fotografía tomada desde el "nido de los buitres", y el más frecuente, que consistía en emplear la potencia muscular de los marineros de la tripulación de cubierta. Este barco es, casi con toda seguridad, el *Bunker Hill* o el *Yorktown* durante las operaciones del verano de 1943 *(US Navy)*.

En Columbus se estableció una cadena de "post producción" para efectuar las modificaciones requeridas a los aparatos recién terminados, principalmente ajustes interiores y modificaciones de las superficies de control. Sin embargo, en la primavera de 1943 se inició un segundo programa ("Mod II") consistente en unas 800 modificaciones. Finalmente, se completó un tercer conjunto de mejoras ("Mod III") en noviembre de aquel año –el mismo mes en que el SB2C entró, por fin, en combate–. En cierto momento, daba la impresión de que cada uno de los 15.200 remaches y las 45.000 piezas que componían la estructura del Helldiver hubiesen sido sustituidas.

Pero esto no era todo, también había otros problemas, algunos de los cuales no pudieron ser resueltos después de "dar por terminada" la fase de diseño. Uno de los más persistentes era la configuración básica, impuesta originalmente por el tamaño de los ascensores de aviones de muchos de los portaaviones de la Marina de los Estados Unidos construidos antes de la guerra. Con una longitud de 10,79 metros, el XSB2C-1 resultaba inusualmente corto, especialmente tratándose de un bombardero en picado, lo que, desde el punto de vista aerodinámico, requería una gran estabilidad direccional para conseguir una adecuada precisión en el bombardeo. Finalmente la longitud de los aviones de serie se aumentó en algo más de 38 cm para quedar en una longitud de 11,18 metros, mientras que la envergadura se disminuía en unos 9 cm para quedar en 15,15 metros.

Con el quinto aparato de serie se intentó una breve divergencia del modelo original. Al BuNo 00005 se le retiró el tren de aterrizaje y en su lugar se instalaron dos flotadores y una aleta ventral para transformarlo en el prototipo de hidroavión XSB2C-2. En cierto momento se tuvo prevista la fabricación de 350 unidades, pero una vez más se produjo otra baja cuando el "modelo dos" se estrelló durante las pruebas en el mar, y el programa fue cancelado.

Cualquiera que fuese la variante de un avión determinado, Curtiss-Wright y los demás fabricantes de aviones tenían que librar una interminable "batalla" en el frente doméstico. De un día para otro, necesitaban urgentemente unas instalaciones mayores, había que formar a miles de hombres y mujeres en la fabricación a gran escala de equipos complejos con tolerancias muy estrechas. Lo normal era que sólo una décima parte de los nuevos trabajadores tuviesen alguna experiencia en la construcción de aviones, así que la empresa adquirió un edificio de cinco plantas en el centro de Columbus para enseñar a Rosie la remachadora y a sus compañeros del sexo masculino las habilidades esenciales del oficio. En poco tiempo, la tercera parte del total del personal que trabajaba en la construcción de los Helldiver estaba compuesta por mujeres en edad uni-

versitaria o superior. Además, 175 fábricas localizadas en la mitad Este de los Estados Unidos estaban dedicadas a fabricar los subcomponentes del SB2C que eran enviados a Columbus para su montaje final.

EN SERVICIO

La primera entrega a la flota se hizo al 9º Sqn. de Exploración (VS-9) el 15 de diciembre de 1942, dos años después del primer vuelo del prototipo. La última entrega de SB2C-5 tuvo lugar en octubre de 1945, totalizando 5.516 SB2C, 834 SBW fabricados por Canadian Car and Foundry y 300 SBF fabricados por Fairchild.

Las distintas versiones con sus características específicas fueron las siguientes:

SB2C-1: 978 aparatos de la versión básica equipados con el motor Wright R-2600-8 que desarrollaba al despegue 1.700 CV, con una hélice de tres palas. Dotado con un compresor de dos etapas, el motor R-2600-8 tenía una potencia nominal de 1.500 CV a 2.400 rpm hasta 5.800 pies, y 1.350 CV a compresión máxima hasta 13.000 pies.

SB2C-2: modelo experimental de hidroavión. Nunca llegó a entrar en fase de producción.

SB2C-3: 1.112 aparatos propulsados por el motor R-2600-20 de 1.900 CV con hélice de cuatro palas fabricada por Curtiss Electric. Este motor tenía las culatas de los cilindros más ligeras fabricadas en aluminio. Otras diferencias consistían en que los últimos aparatos de esta serie estaban equipados con frenos de picado perforados, lo cual aliviaba mucho el golpeteo persistente que se producía en los picados rápidos, y la instalación a bordo del radar APS-4 instalado en un compartimento situado bajo las alas, que eliminaba la necesidad de la antena Yagi original. Estos modelos recibieron la designación de SB2C-3E.

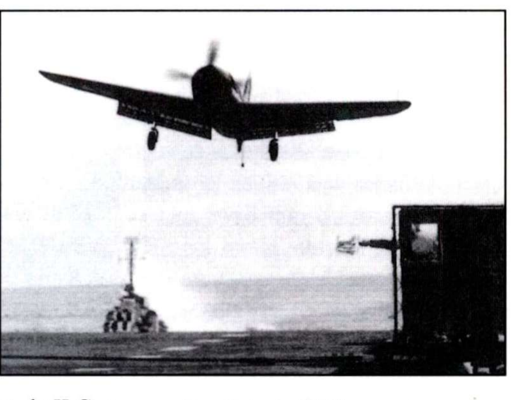
SB2C-4: 2.045 aparatos propulsados por el mismo motor R-2600-20, ahora con una ojiva cubriendo el buje de la hélice. El armamento ofensivo se reforzó con ocho lanzadores de cohetes. Los frenos de picado perforados introducidos en las últimas unidades del "modelo 3" eran de serie en este modelo, y el SB2C-4E estaba equipado también con el mismo radar de exploración aérea APS-4.

SB2C-5: 970 aviones equipados también con el motor R-2600-20, pero con 132 litros más de capacidad en su depósito de combustible. El "modelo 5" no tuvo relevancia durante los años de la guerra, ya que entró en producción en febrero de 1945.

A-25A: 900 bombarderos en picado de ala fija para la Army Air Force (pero que finalmente fueron asignados al Cuerpo de Marines) construidos en San Luis.

En Canadá se fabricaron Helldivers con configuraciones similares a las ya indicadas en las versiones denominadas SBW-1, -3, -4/4E y -5. También en Canadá se fabricaron los SBF en las versiones -1, -3 y -5, siendo la versión -3 la que se fabricó en mayor número, ya que los 560 SBF y SBW de esta versión supusieron más de la mitad de los aparatos canadienses. Bajo el programa de préstamo y arriendo, fueron enviados a Gran Bretaña 26 SBW para ser evaluados por el Fleet Air Arm, y aunque la mayoría de ellos fueron entregados a diversos escuadrones, ninguno llegó a entrar en combate.

Con algunas excepciones, el método más sencillo para distinguir entre sí los distintos modelos de Helldiver era la ojiva del buje de la hélice característica de los SB2C-1 pintados en tres tonos de azul y de los aparatos del modelo 4 pintados de color azul brillante. Los aparatos del modelo 3 pintados en tres tonos de azul y los SB2C-5 de color azul brillante llevaban normalmente el buje de la hélice sin ojiva. Además, los SB2C-4 y -5 no tenían la ventana de plexiglás detrás de la cabina del piloto.



Un piloto de SB2C se prepara para recibir la señal de "corte" del Oficial de Seguridad de Aterrizaje (LSO). Las pruebas de calificación para operar desde portaaviones eran la fase más exigente del adiestramiento operativo para los aviadores navales, y durante la II Guerra Mundial, antes de que apareciesen las cubiertas en ángulo, había poco margen para el error. Los pilotos decían que en una maniobra de aproximación para el aterrizaje sólo había tres resultados posibles: un aterrizaje fallido, un aterrizaje correcto tras enganchar un cable de retención y ¡un accidente pavoroso! Obsérvese el destructor que da seguridad a los aviones navegando tras la estela del portaaviones *(Jim Sullivan).*

Bombardeo en picado

El Lt. Harold L. Buell era uno de los pilotos de bombardeo en picado más experimentados de la US Navy durante la II Guerra Mundial. Entre sus destinos en unidades de combate, se cuentan el VS-5, VB-10 y el VB-2,operando en el Mar del Coral, Guadalcanal y a lo largo del Pacífico Central.

Durante los intervalos de calma entre combate y combate, Buell aprovechaba todas las oportunidades que se le presentaban para compartir sus conocimientos con los aviadores novatos. Había identificado y descrito las siete partes que componen un ataque de bombardeo en picado: aproximación, rotura, picado, lanzamiento ("disparo"), recuperación, retirada y reunión.

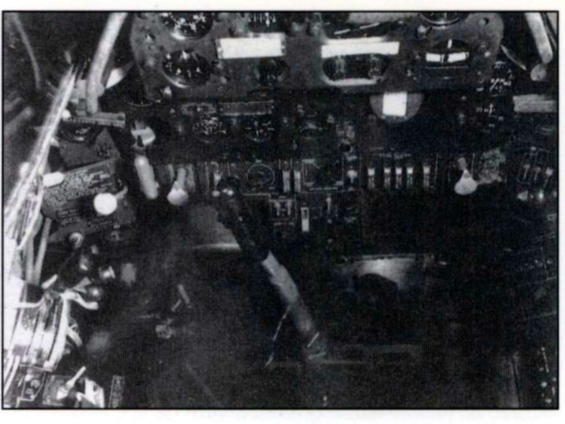
La estabilidad en el picado era la cualidad fundamental de un bombardero de este tipo, y por ello, se hicieron todos los esfuerzos posibles para perfeccionar los flaps de picado y conseguir un sistema óptimo. Los frenos de picado originales del SB2C, utilizados en el "modelo 3", eran relativamente simples –cuatro flaps (dos superiores y dos inferiores) en cada ala, separados en la línea de plegado del ala–. Se trataba de superficies rectangulares con bordes de salida rectos, con un total de 15 orificios en cada uno de los conjuntos superiores de cada ala y 41 orificios en los inferiores, que hacían que parte del viento de la hélice pasase a través de los flaps en lugar de anular el efecto de los timones de cola. El grupo inferior cumplía también una doble función como flaps de aterrizaje.

Sin embargo, la configuración inicial de los flaps de picado causaba unos problemas persistentes, concretamente un golpeteo de cola que perturbaba la precisión en el bombardeo. Los especialistas en aerodinámica determinaron que la perturbación que el viento de la hélice producía en un picado con gran ángulo, al pasar a través y alrededor de los flaps, era de un grado inaceptable y provocaba la vibración de los estabilizadores verticales y horizontales.

Buscando una solución al problema, hacia el final de la producción de los SB2C-3, los ingenieros de Curtiss probaron un conjunto de flaps de nuevo diseño. La nueva versión mantenía en gran parte la pauta original de grandes agujeros en los flaps, pero se habían añadido un gran número de perforaciones de diámetro mucho menor. Al mismo tiempo se dio una forma dentada al borde de salida recto original de los flaps superiores para mejorar el flujo de aire sobre las superficies de control de la cola. De este modo, los SB2C-4 eran capaces de efectuar picados pronunciados a gran velocidad con una mayor precisión en el bombardeo. Los nuevos flaps produjeron además otro efecto secundario, que fue el de mejorar la facilidad de manejo del aparato durante la maniobra de aterrizaje.

Aprendiendo a volar con el Helldiver

El Ens. Robert E. Holmbeck era un piloto novato de bombarderos en picado que, en menos de un año, llegó a contabilizar 300 horas de vuelo en los Helldiver. A finales de 1944, en la unidad de adiestramiento operativo con base en Cecil Field, en Jacksonville, Florida, pilotó los SBW-3 y SBF-3, tras lo cual pasó a formar parte del VB-97, en la base aeronaval de Grosse Ile, Michigan, equipado con SB2C-4.



La cabina del piloto de un SB2C-5, con los instrumentos de vuelo a lo largo de la parte superior, los indicadores de combustible y del motor en la segunda fila, y la fila inferior en la que principalmente estaban los conmutadores del armamento. El pomo blanco que resalta a la izquierda de la imagen, delante del mando de gases, es la palanca de plegado de las alas *(Jim Sullivan).*

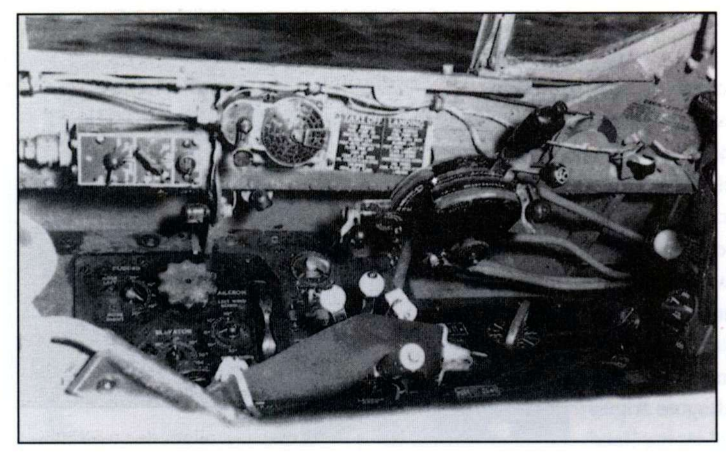
Holmbeck describe así la transformación de un aviador "en bruto" en un piloto de bombardero listo para operar en la flota:

"La mayoría de nosotros habíamos volado algunas horas en los SBD antes de llegar a Cecil, de modo que ya teníamos cierta experiencia en aviones de la flota. Eramos todos pilotos alumnos recién ascendidos que acabábamos de terminar la instrucción de vuelo. En Cecil Field la actividad operativa se parecía bastante a la de un escuadrón de verdad. Se formaban grupos de diez pilotos alumnos con dos instructores que volaban juntos durante todo el periodo de adiestramiento como una unidad. El piloto instructor (IP) jefe estaba al mando de la primera brigada, y el segundo piloto instructor estaba al frente de la segunda brigada".

"Tras un breve periodo de familiarización con el Helldiver, en el que no perdimos mucho tiempo, todos alcanzamos un domino bastante bueno del aparato. Hacíamos prácticas de navegación, vuelo en formación, reuniones y dislocaciones. Después de aquello nos dedicamos al bombardeo en picado".

"Para adiestrarnos en la técnica del bombardeo en picado, nos enviaban a un aeródromo alejado de Cecil con un instructor al frente, para realizar un ataque simulado contra un objetivo. Pero, para empezar, había que aprender a realizar el picado con el ángulo exacto, y el de 78° era el más eficaz. Unos observadores nos iban guiando hasta el ángulo correcto, indicándonos si íbamos con un ángulo de picado demasiado pequeño, demasiado grande o lo que fuese necesario. Empezábamos a unos 10.000 pies, dejando un intervalo con el avión que teníamos delante, y entonces iniciábamos el picado hacia el objetivo. Creo que la altura de lanzamiento era de 3.000 pies, y debíamos estar volando en línea recta y nivelados en el punto de recuperación a 1.000 pies. Los instructores se mantenían volando en círculos a 1.000 pies para asegurarse de que no descendíamos demasiado".

"Más adelante, después de 10 a 15 horas de practicas de aterrizaje sobre una cubierta simulada en el campo, llegamos a sentirnos cómodos volando bajo y a poca velocidad. Entonces pasamos a un barco para convertirnos en verdaderos pilotos de portaaviones. El nuestro era el *Guadalcanal* (CVE-60), fondeado frente a Mayport, Florida. Pero era un buque pequeño que no podía llevar muchos aviones a la vez, así que para ahorrar espacio en cubierta, llevábamos sólo seis SB2C, y cada uno de nosotros volaba con otro piloto en el asiento trasero. A mí me correspondió volar con uno de los pilotos instructores, lo cual me pareció muy bien. No es que yo tuviese ningún inconveniente en volar con otro alumno, pero los pilotos son todos iguales: ¡todos quieren ser el que lleva el avión!".



La consola de la izquierda en la que se aprecia el conjunto del mando de gases en el cual están incluidos los mandos de control de la mezcla, del paso de la hélice y del compresor de sobrealimentación. Otros elementos situados también en el lado izquierdo son la placa con la lista de comprobación, el equipo de radio y los mandos de los compensadores de los timones de profundidad, alerones y timón de dirección *(Jim Sullivan)*.

"Según nos íbamos aproximando a la cubierta recuerdo que miré hacia aquel pequeño portaaviones preguntándome: '¿Cómo es posible que alguien sea capaz de aterrizar sobre eso?' ¡Era increíble que, en medio de ese océano inmenso, hubiese un trocito rectangular de cubierta tan pequeño y que nosotros tuviésemos que aterrizar sobre él con aquel avión tan grande!".

"El piloto instructor aterrizó, la tripulación de cubierta retuvo el avión con el motor todavía en marcha y yo salté al asiento delantero para realizar mi primer despegue. Sin problemas".

"Di una vuelta; todo iba perfectamente. En el tramo de viento en cola estás a 200 pies, repasas la lista de comprobación: mezcla correcta, paso de la hélice adelante, tren de aterrizaje y flaps abajo. Te sueltas el atalaje del paracaídas porque vuelas demasiado bajo para saltar con él, y si acababas en el agua, no quieres estar atado al paracaídas".

"Cuando estabas frente a la popa virabas al tramo base y localizabas las raquetas indicadoras del oficial de seguridad de aterrizaje. Estabas pendiente de él durante toda la maniobra: demasiado bajo, demasiado lento, muy alto, demasiado rápido,... o lo que fuera. Cuando daba la señal de corte, cortabas gases y empujabas la palanca de mando dirigiéndote derecho hacia la cubierta, entonces llegaba el momento de volver a tirar fuerte de la palanca para que el avión cayese a plomo, como para un aterrizaje sobre tres puntos. El gancho de tu aparato se enganchaba en un cable de retención, virabas un poco, y habías hecho un aterrizaje perfecto. El avión había enganchado el cable justo donde tenía que hacerlo. ¡Muchacho! Tu nivel de confianza aumentaba en un mil por ciento. A partir de entonces era coser y cantar; ¡o al menos eso se creía uno!".

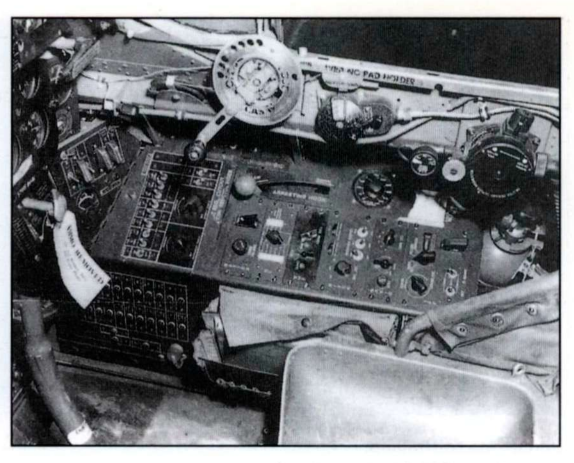
"Después de tres o cuatro aterrizajes, las cosas iban saliendo de forma natural, llegué a habituarme y todo me parecía normal. El portaaviones se situaba con un pequeño ángulo con respecto al viento, no completamente aproado. Aquel día estaba entre 10 y 15 grados a la derecha, así que el rebufo de la hélice se iba hacia la izquierda".

"Cuando terminé de atender las indicaciones del Oficial de Seguridad corté gases dirigiéndome a la cubierta, y cuando volví a tirar de la palanca, noté que el avión se me iba hacia la izquierda. No estaba en la dirección de la línea central de la cubierta. La señal de corte era obligatoria, así que la obedecí, pero en esa misma fracción de segundo vi que las cosas no estaban saliendo como debían".

"En el momento en que el aparato caía sobre cubierta, metí gases a fondo, mientras todavía iba derivando hacia fuera de cubierta. Por alguna razón, el gancho de cola rebotó entre dos cables de retención, y menos mal que fue así, porque, en otro caso, habría estado en serias dificultades. Aunque el ala no llegó a chocar con la pasarela, yo iba directo al agua. Tiré otra vez de la palanca, la palanca de gases estaba completamente adelante, pero el avión caía, caía, caía. Creí que iba a

acabar en el agua, pero el aparato se agarró a la hélice. Dejé de caer, así que subí el tren de aterrizaje y me aferré a la palanca como si me fuera la vida en ello".

"No sé cuanto tiempo tardé en adquirir una velocidad suficiente, pero conseguí estabilizar el vuelo otra vez, me uní de nuevo al circuito de tráfico y continué con los ejercicios. No es posible estar más cerca de acabar en el agua, pero la suerte había estado de mi lado. El siguiente aterrizaje lo hice sin problemas y terminé sin novedad el número de aterrizajes que tenía que hacer aquel día; pero a menudo me he preguntado por qué no llegué a caer al agua. Algún tiempo después revisé mi libreta de vuelo y me llevé un pequeño disgusto. ¡Por alguna razón, en aquella ocasión, esos malditos estúpidos ni siquiera me habían anotado un aterrizaje fallido".



La consola de la derecha de la cabina del piloto, en la que se aprecia el panel eléctrico, la palanca del gancho de cola, los controles principales de la radio y el regulador de oxígeno. El dispositivo circular de gran tamaño con la palanca extendida sirve para abrir y cerrar la cúpula *(Jim Sullivan).*

"Al final todos aprendimos a cantar una cancioncilla que se titulaba 'La canción del Piloto de Helldiver', y era de autor anónimo:

"Oh madre, madre querida, bájame aquella estrella azul.
Cámbiala por una que sea de oro.
Tu hijo es un piloto de Helldiver y nunca llegará a cumplir los treinta años.
A la gente que trabaja para Curtiss se les ve a menudo bien borrachos.
Un día en que tenían una terrible resaca, se juntaron y diseñaron ese viejo cacharro.
Ahora las alas están bien construidas y el fuselaje es tan fuerte que no se rompe.
Pero ¿quiénes fueron los imbéciles que diseñaron la cabina y la cola?
El capitán odia a los pilotos de Helldiver y no tiene muy buena opinión de ese cacharro.
Cada vez que aterrizamos a bordo de su portaaviones, reza para que no le hundamos su barco.
¡Mi cuerpo está bajo el océano, mi cuerpo está bajo el mar!
¡Mi cuerpo está bajo el océano, amortajado en un SB2C!"

Posteriormente Holmbeck recibió órdenes de incorporarse al VB-4, los Tophatters (los del sombrero de copa), en la base aeronaval de Wildwood, Nueva Jersey, equipado con SB2C-5. El Grupo Aéreo 4 fue entonces asignado para su primer despliegue al *Tarawa* (CV-40), un nuevo portaaviones de la clase *Essex*, para realizar un crucero por el Pacífico Occidental en 1946.

Los escuadrones

Desde 1943 hasta 1945, unos 30 escuadrones de bombardeo de la Marina equipados con SB2C se asignaron a cruceros de combate. En sus designaciones hubo una notable continuidad, ya que los escuadrones de bombardeo 1 al 20 y 80 al 88 estuvieron todos dedicados al combate en el Pacífico, aunque sin seguir el orden numérico. Por ejemplo, el 17º Sqn. de Bombardeo fue el primero en entrar en combate con este avión en noviembre de 1943, mientras que el VB-15 entraba en operaciones a bordo del Essex (CV-9) en mayo de 1944.

A pesar de la presión impuesta por el desarrollo de la guerra, a causa de la cual apenas se disponía de unos pocos meses para los preparativos de un crucero de combate, sólo dos grupos aéreos llegaron a realizar un segundo crucero de combate con los SB2C. El primer escuadrón de



Uno de los controladores indica al piloto de un SB2C-3 que acaba de aterrizar a bordo el camino que debe seguir sobre la cubierta de vuelo. El aparato ha rodado pasando sobre las barreras de cable de acero, que ahora están de nuevo levantadas detrás de él y que sirven para proteger a los aviones estacionados de posibles daños en caso de producirse un accidente durante un aterrizaje *(Jerry Scutts).*

SB2C, el VB-17, regresó al Pacífico, a principios de 1945, embarcado en el segundo *Hornet* (CV-12). El VB-1 embarcó en el segundo *Yorktown* (CV-10) en mayo de 1944, combatió en la Batalla de las Marianas y regresó en agosto. Diez meses después, tras su reorganización, el VB-1 regresó al Pacífico Occidental a bordo del *Bennington* (CV-20), permaneciendo en el frente hasta después de la rendición japonesa. Probablemente, la única otra unidad de Helldiver que estuvo cerca de realizar un segundo crucero de combate haya sido el VB-2, que llegó al Pacífico Occidental sólo dos días después de la rendición formal del Japón.

Otros tres escuadrones de SB2C realizaron cruceros que se dividieron en dos fases, ya que los escuadrones VB-9, VB-20 y VB-80 volaron cada uno de ellos desde dos portaaviones durante su despliegue en combate. Las razones para trasladarse a otras cubiertas de vuelo fueron variadas, pero normalmente se debieron a los daños sufridos en combate por su navío de origen, o vinieron impuestas por la necesidad de efectuar reequipamientos o reparaciones. Otro escuadrón, el 10º de Bombardeo, regresó a los Estados Unidos a causa de los daños sufridos por su portaaviones, el *Intrepid* (CV-11), a causa del ataque suicida de un *kamikaze* en abril de 1945, pero reanudó las operaciones desde el "Evil I" poco antes del final de las hostilidades.

Aunque sólo las dos unidades que se han citado llegaron a completar un segundo turno de servicio en combate, en la mayoría de los escuadrones de SB2C había un nivel de experiencia previa que superaba los registros de la unidad. Por ejemplo, los escuadrones de bombardeo 3, 5, 6, 9, 10, 11, 12 y 16 habían desplegado anteriormente durante la guerra con los Douglas SBD, y normalmente, la segunda vez que entraron en combate, contaban con un grupo de pilotos y tripulantes con experiencia.

En la lista siguiente se detallan todos los escuadrones de SB2C enviados al Pacífico Occidental entre noviembre de 1943 y agosto de 1945, con los portaaviones a los que estaban asignados y las fechas durante las que participaron en operaciones de combate:

VB-1	*Yorktown*	mayo - agosto de 1944
-	*Bennington*	junio - septiembre de 1945
VB-2	*Hornet*	marzo - septiembre de 1944
VB-3	*Yorktown*	octubre de 1944 - marzo de 1945
VB-4	*Bunker Hill*	noviembre de 1944
-	*Essex*	noviembre de 1944 - marzo de 1945
VB-5	*Franklin*	febrero - marzo de 1945
VB-6	*Hancock*	febrero - agosto de 1945
VB-7	*Hancock*	septiembre de 1944 - enero de 1945
VB-8	*Bunker Hill*	marzo - octubre de 1944
VB-9	*Lexington*	febrero - marzo de 1945
-	*Yorktown*	marzo - junio de 1945
VB-10	*Intrepid*	marzo - abril y agosto de 1945
VB-11	*Hornet*	octubre de 1944 - enero de 1945
VB-12	*Randolph*	febrero - mayo de 1945
VB-13	*Franklin*	julio - octubre de 1945
VB-14	*Wasp*	mayo - noviembre de 1944
VB-15	*Essex*	mayo - noviembre de 1944
VB-16	*Randolph*	julio - septiembre de 1945
VB-17	*Bunker-Hill*	noviembre de 1943 - marzo de 1944
-	*Hornet*	febrero - junio de 1945

VB-18	*Intrepid*	septiembre - noviembre de 1944
VB-19	*Lexington*	julio - noviembre de 1944
VB-20	*Enterprise*	agosto - noviembre de 1944
-	*Lexington*	noviembre de 1944 enero de 1945
VB-80	*Ticonderoga*	noviembre de 1944 enero de 1945
-	*Hancock*	enero - marzo de 1945
VB-81	*Wasp*	noviembre de 1944 enero de 1945
VB-82	*Bennington*	febrero - junio de 1945
VB-83	*Essex*	marzo - septiembre de 1945
VB-84	*Bunker Hill*	febrero - mayo de 1945
VB-86	*Shangri-La*	abril - septiembre de 1945
VB-87	*Ticonderoga*	mayo - septiembre de 1945
VB-88	*Yorktown*	julio - septiembre de 1945
VB-94	*Lexington*	agosto de 1945

El VB-81, que se desplegó, con el resto de su Grupo Aéreo, a bordo del *Wasp*, inició las operaciones de combate en noviembre de 1944. Sin embargo, a principios de enero de 1945 el número de aparatos del VF-81 fue aumentado de 73 a la asombrosa cifra de 90 F6F, lo cual obligó al traslado del escuadrón de bombardeo al completo. El 81º Sqn. de lanzatorpedos permaneció a bordo con sus 15 Avenger, pero cuando el componente de cazas del Grupo Aéreo fue reducido de nuevo a 73 aparatos, el espacio libre que quedó en cubierta fue ocupado por dos escuadrones de F4U del Cuerpo de Marines.

Los SB2C operaron en combate desde trece portaaviones, incluido el *Enterprise*, siendo los otros 12 todos de la Clase *Essex*. Siete de éstos embarcaron tres escuadrones de Helldiver cada uno al ir rotando sus respectivos grupos aéreos por los despliegues previstos. Estos portaaviones fueron: *Essex, Yorktown, Intrepid, Lexington, Bunker Hill, Wasp* y *Hancock*.

Las reseñas de distintos escuadrones que se ofrecen a continuación, y que se presentan, aproximadamente, en orden cronológico, constituyen una semblanza representativa de las unidades de Helldiver a lo largo de la II Guerra Mundial:

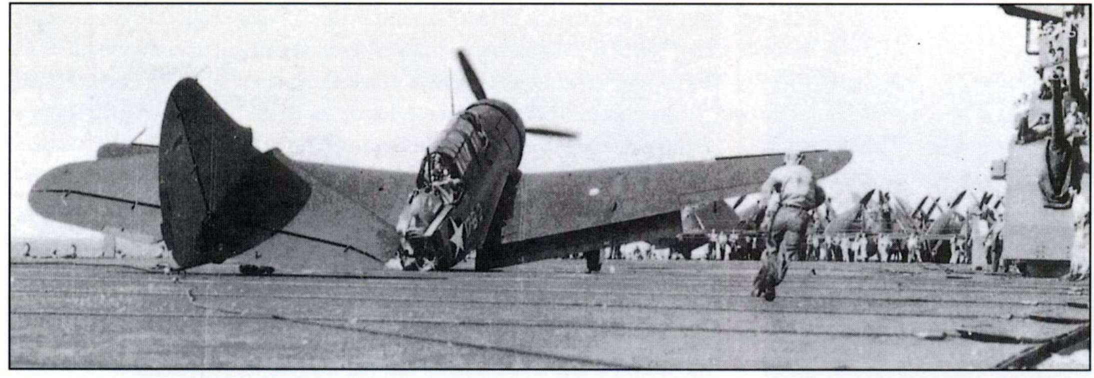
17º Escuadrón de Bombardeo

A mediados de 1943, el Grupo Aéreo 17 era la unidad aeronaval más moderna de la Marina de los Estados Unidos. El 17º Sqn. de Caza del Lt. Cdr. Tom Blackburn había sido el primero en recibir los Corsair F4U-1 fabricados por Vought, mientras que los escuadrones de bombardeo y exploración estaban equipados con SB2C-1.

El jefe del VB-17 era el Lt. Cdr. James "Moe" Vose, un oficial procedente de la Escuela Naval de Annapolis y veterano piloto de bombardeo en picado que había volado con el VB-8 desde el Hornet (CV-8) en Midway y en Santa Cruz. Su oficial ejecutivo era el Lt. Cdr. Geoffrey P. Norman, perteneciente a la promoción de 1937 de la Escuela Naval de Annapolis.

El 17º Sqn. de Bombardeo había sido organizado, junto con el resto del Grupo Aéreo, en la base aeronaval de Norfolk, Virginia, el 1 de enero de 1943. Vose, a quien en principio se había asignado el mando del escuadrón de exploración, se convirtió en jefe del VB-17 cuando, a causa de una reorganización de la Marina, los exploradores fueron absorbidos por la unidad de bombarderos. El hasta entonces jefe de los bombarderos, Lt. Cdr. W. L. Blatchford, fue trasladado a otra unidad.

La presentación del Helldiver al Grupo Aéreo se hizo de forma inesperada. Según el encargado de llevar el diario del escuadrón, menos de



El crucero de prácticas del 17° Sqn. de Bombardeo tuvo algunos momentos de tensión. El "Baker dos" perdió su empenaje de cola tras enganchar uno de los cables de retención del *Bunker Hill* el 8 de julio de 1943. A pesar de éste y de otros problemas, el VB-17 consiguió resistirse a la sugerencia de volver a los Douglas SBD y entró en combate a bordo de los Helldiver antes de terminar el año *(Jim Sullivan)*.

60 días después de haberse organizado, Vose vio 36 SB2C-1 aparcados cerca del Hangar LP-4 del Grupo Aéreo 17. Lleno de curiosidad, Vose se preguntaba qué harían allí aquellos bombarderos cuidadosamente estacionados, "que parecían gigantescos bulldogs sentados", apoyados allí sobre su anchos trenes de aterrizaje.

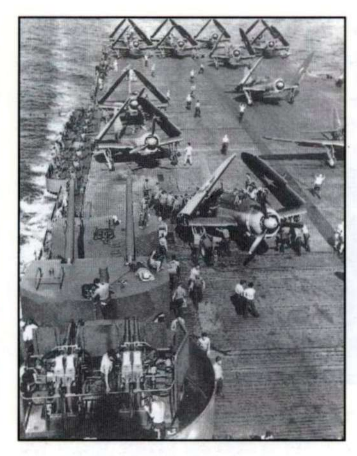
Dirigiéndose a un mecánico, Vose preguntó quién recibiría aquellos Helldiver. Para su sorpresa, le contestó que, según se decía, los Curtiss eran para los escuadrones de bombardeo y exploración del 17° Grupo. El rumor era cierto, como confirmó el jefe del grupo aéreo. Vose se leyó el manual del piloto y empezó a volar con este avión al día siguiente. En el plazo de más o menos una semana, las dos docenas de pilotos habían aprendido también a volar con este avión.

Pero las "pegas" del sofisticado bombardero en picado eran numerosas y variadas. Se perdieron cuatro aviones en choques en el aire, que costaron la vida a uno de los pilotos. Poco después, en julio, los dos escuadrones de SB2C fueron reunidos bajo la denominación de 17° Sqn. de Bombardeo, y Vose recibió el mando.

Pero los problemas no terminaron allí. Habiendo embarcado en el Bunker Hill (CV-17) para un crucero de prácticas por el Caribe, las pérdidas de aparatos empezaron a aumentar rápidamente. Un avión cayó al agua al despegar y, durante las prácticas de bombardeo, otro continuó descendiendo en línea recta incapaz de recuperar su aparato del picado con el resultado de ambos tripulantes muertos. El oficial de vuelo (operaciones) en aquella época era el Lt. Robert B. Wood quien, casi 55 años después de aquel crucero, recordaba así algunos momentos de aquel intenso período de la historia del VB-17:

"En junio de 1943 nos trasladamos al Golfo de Paria, frente a las costas de Venezuela para llevar a cabo prácticas de adiestramiento operativo. Como oficial de operaciones del escuadrón, yo era responsable de la planificación y el adiestramiento. Durante este corto período en el mar se hizo evidente que el SB2C tenía importantes problemas estructurales. En un aterrizaje difícil, el avión se partía justo por detrás del compartimento del asiento trasero. En uno de estos incidentes, la sección completa de la cola se separó, y el avión, con el piloto y el ametrallador, terminó en la barrera de seguridad, mientras que la sección de cola quedó enganchada en el cable de retención".

Los defectos materiales abundaban; entre otros, era frecuente perder la rueda de cola en el impacto contra cubierta. La opinión generalizada se inclinaba por desechar el Helldiver en favor de volver a los pro-



El segundo portaaviones que recibió los SB2C fue el USS *Yorktown* (CV-10), que operó con los Helldiver a principios de 1943. Sin embargo, el comandante del portaaviones, Capt. J. J. "Jocko" Clark, estaba tan disgustado por los continuos problemas que daba este avión que se las arregló para que sus unidades de bombarderos fuesen vueltas a equipar con SBD-5 a tiempo para el despliegue del portaaviones en el pacífico aquel otoño *(US Navy).*

bados y fiables Dauntless. A pesar de todo, Vose y el jefe del grupo aéreo, Cdr. M. P. Bagdonovich, decidieron seguir con el voluminoso Curtiss y convertirlo en "un avión condenadamente bueno".

Entre quienes contribuyeron a domar "la Bestia" destaca el Ens. Tommy Balzhiser, antiguo empleado de Curtiss-Wright. Aunque se le había concedido una exención del servicio en filas, debido a la importancia de su trabajo en la industria con el Helldiver, Balzhiser se las arregló para enrolarse en la Marina y fue destinado como oficial voluntario especialista en Aviación (AV-S) para prestar servicio como oficial de mantenimiento de los SB2C. Sus profundos conocimientos de este avión resultaron valiosísimos a bordo del *Bunker Hill,* no sólo para el VB-17, sino también para los dos escuadrones que le sucedieron durante los dos años siguientes.

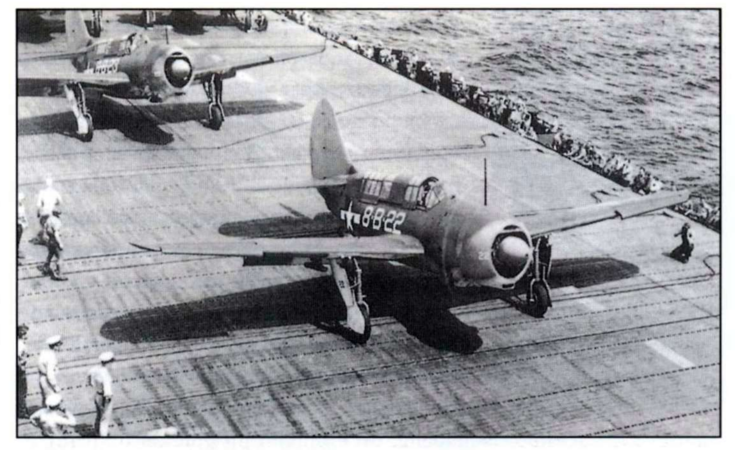
De mayo a octubre de 1943, el VB-17 perdió siete aparatos –más de uno al mes pero probablemente ésta era una proporción de pérdidas aceptable en tiempo de guerra. Mientras tanto, el nuevo *Yorktown* (CV-10) estaba pasando por problemas similares con el bombardero-explorador de Curtiss. El 4º Sqn. de Bombardeo del *Yorktown*, originalmente equipado con SBD-4, recibió los SB2C-1 en abril de 1943, y en el mes de mayo se le unió el VB-6 en Norfolk, Virginia.

El siguiente mes, durante un crucero de prácticas a Trinidad, el Comandante del Yorktown, Capt. J. J. *Jocko* Clark, terminó por cansarse de intentar luchar contra las interminables dificultades técnicas y operativas. Tras perder varios aparatos cuyas colas se habían desprendido en vuelo, Clark se negó a que los SB2C permaneciesen ni un minuto más a bordo de su barco. Así que, a mediados de julio, mientras seguía ruta con rumbo a Pearl Harbor, la unidad de bombarderos-exploradores del *Yorktown,* con su nueva designación de VB-5, fue equipada otra vez con los SBD-5 Dauntless. El escuadrón completó con éxito un período de despliegue en combate entre septiembre de 1943 y marzo de 1944. El 5º Sqn, de Bombardeo acabó siendo equipado de nuevo con Helldiver que llevó al Pacífico Occidental para realizar un breve crucero hasta que su portaaviones, el *Franklin* (CV-13), fue gravemente dañado por un *kamikaze* en marzo de 1945.

8º Escuadrón de Bombardeo

Aunque inicialmente el 8º Sqn. de Bombardeo había operado desde el USS *Hornet* (CV-9), en Midway y Santa Cruz, cuando la unidad del Lt. Cdr. Ralph Shifley fue reorganizada en 1943 estaba compuesta casi por completo por pilotos sin experiencia. Entre la media docena de excepciones estaban los Lts. Martin D. *Red* Carmody y Leslie Ward, ambos expertos pilotos de SBD que habían formado parte del Grupo Aéreo 10 a bordo del *Enterprise* (CV-6) en 1942-1943. Como sólo se disponía de un periodo de preparación de apenas cinco meses, se adoptó un apretado programa para formar a 45 pilotos y tripulantes. Carmody lo resume así: "lo que tratábamos de inculcarles era trabajo en equipo, trabajo en equipo y más trabajo en equipo".

El VB-8 efectuó las pruebas de calificación para operar desde portaaviones con SBD-5, y más tarde fue equipado con SB2C-1 en la base de Fentress, Virginia –una pista de 1.000 m. de longitud en la costa atlántica. El proceso de transición sufrió retrasos debido a la lenta llegada de los Helldiver, a los constantes problemas de mantenimiento y a la necesidad de que los tripulantes y mecánicos se adaptasen al nuevo material.



Helldiver del 8º Sqn. de Bombardeo durante las pruebas de calificación de portaaviones en los ejercicios realizados en el Atlántico. Obsérvese que el "8-Baker-22" ha empezado su despegue desde la marca de 490 pies, que indica la distancia desde ese punto de la cubierta hasta el extremo anterior de la cubierta de vuelo. Con viento de proa relativo de 25 o 30 nudos era posible efectuar con éxito lanzamientos en un espacio tan corto *(US Navy)*.

Según parece, el nombre extraoficial del Helldiver, *La Bestia,* tuvo su origen en el 8º Sqn. de Bombardeo, cuando un joven y angustiado aviador regresó a la sala de alerta, con el rostro pálido tras un pavoroso aterrizaje diciendo: "¡Dios mío, vaya una bestia!".

Los problemas se acumulaban sobre los problemas. Se perdían tantos Helldiver al caer al agua que el VB-8 estableció su propia fraternidad, la "Asociación de Saltadores de trampolín con *la Bestia*". Lo cierto era que se estaban produciendo unas cuantas "zambullidas": cinco en diciembre durante el viaje hacia el oeste a bordo del *Intrepid*, y otra más antes de relevar en marzo al VB-17 a bordo del *Bunker Hill,* durante la estancia en Hawai en enero. Aquel mes el escuadrón perdió 10 aviones por causas de todo tipo, principalmente durante las incursiones efectuadas en las Palaus. En abril cuatro aparatos más cayeron durante la segunda incursión de Truk, y en el mes de junio se perdió la enorme cifra de 17 SB2C, incluyendo los que fueron derribados durante el ataque contra la flota japonesa al Oeste de Saipan. Cinco bajas más en julio y una última ocurrida en agosto elevaron el total de la unidad a 43 Helldiver perdidos en el plazo de nueve meses, casi el 115 por ciento de la dotación inicial de aviones de la unidad.

Las bajas entre los tripulantes también eran elevadas. Desde su reorganización, pasando por el periodo de adiestramiento y hasta terminar el crucero con el *Bunker Hill*, el VB-8 perdió 38 hombres –19 pilotos y 19 radio-ametralladores–. De ellos, 35 perdieron la vida en combate o en accidentes operacionales ocurridos en zona de guerra.

Algunos de los peligros a los que debían enfrentarse los aviadores eran francamente insólitos. Por ejemplo, antes de los ataques contra Hollandia, Nueva Guinea, las tripulaciones fueron informadas sobre lo que podían encontrar si se veían obligados a caer en tierra. Según recuerda *Red* Carmody: "Nos contaron cosas sobre los cocodrilos de aquella zona, ¡y eso me daba más miedo que cualquier cosa que pudieran hacer los japoneses!".

A pesar de todo, el reto que suponía operar desde un portaaviones y el compañerismo de un escuadrón bien cohesionado mantenían alta la moral. En opinión de Carmody, los jóvenes americanos solían adaptarse bien a un entorno como éste, siempre que estuviesen bien dirigidos. "En cierto sentido era como un deporte, era como trabajar las jugadas y desarrollar una actitud de confianza". Carmody, que más adelante sería el responsable de dirigir las operaciones aeronavales en el Golfo de Tonkin, estuvo al frente de un "Ala" de 12 Helldiver mientras prestó servicio como oficial ejecutivo del VB-8. Sus 64 misiones cubrieron una amplia variedad de operaciones: ataques contra buques, contra objetivos terrestres, operaciones actuando como repetidor de radio, lanzamiento de chaff (los ametralladores lanzaron paquetes de chaff en Yontan) y operaciones de rescate.

Durante una de esas misiones de rescate, los Helldiver apoyaron una espectacular operación de salvamento cuando el piloto del 8º Sqn. de Caza Lt(jg) John Galvin tuvo que saltar en paracaídas sobre el atolón



En esta imagen pueden verse seis Helldiver en un vuelo de entrenamiento en los Estados Unidos durante el mes de diciembre de 1943. Puede tratarse de aparatos del VB-20, que se había formado poco antes en San Diego con 18 SBD-5 y 9 SB2C-1 *(Jim Sullivan).*

de Wolei, en el archipiélago de las Carolinas. El valeroso comandante de submarino, Cdr. Sam Dealey, hizo emerger al USS *Harder* en el arrecife y envió a tierra una lancha neumática para recuperar al futuro as. Mientras tanto, los SB2C se encargaban de neutralizar a los japoneses que hacían fuego desde ambos extremos de la playa. Aquella fue una de las más audaces operaciones de rescate de la Guerra en el Pacífico.

Los Helldiver realizaron también misiones de reconocimiento fotográfico. Desde su primer despliegue de combate en 1942-1943, Carmody estaba firmemente convencido de que: "¡Nunca puedes fiarte de lo que ven tus propios ojos, ni tampoco de los de otro!" Por lo tanto, el VB-8 entregó una cámara K-25 al radio-ametrallador del aparato del jefe de cada brigada.

2° Escuadrón de Bombardeo

El 2° Sqn. de Bombardeo se unió a su correspondiente grupo aéreo en la base aeronaval de Quonset Point, Rhode Island, en julio de 1943. Formado a partir de dos unidades existentes anteriormente, el VB-2 estaba mandado por el Lt. Cdr. G. B. Campbell. Sin embargo, ninguno de los tres oficiales que componían su plana mayor (el oficial jefe, el oficial ejecutivo y el oficial de vuelo) tenía experiencia de combate. Por ese motivo el Jefe de las Fuerzas Aeronavales del Atlántico trasladó a dos veteranos del Pacífico a este escuadrón: el Lt. Harold L. Buell y el Lt(jg) Vernon Micheel. Probablemente Hal Buell era el único piloto que había tenido el privilegio de estar presente en las dos batallas de portaaviones de 1942, y *Mike* Micheel había tomado parte en la batalla de Midway.

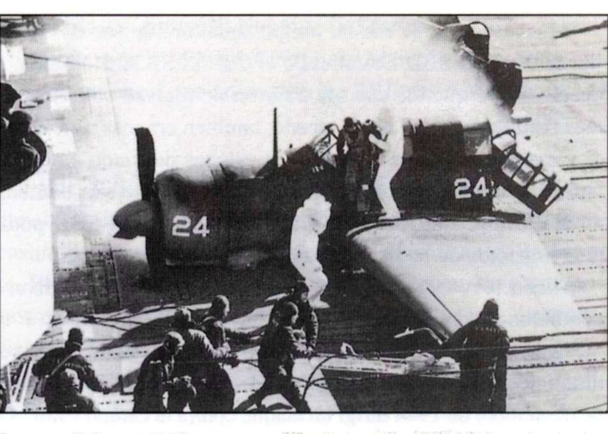
Los pilotos de Campbell se adjudicaron a sí mismos la denominación de *Los Lobos de Mar.* Enseguida cambiaron sus Dauntless por Helldivers en Hilo, Hawai, en febrero de 1944. Su dotación original estaba compuesta por 21 SB2C-1 cuyos números de serie iban del 00030 al 00050.

Para entonces, *Hal* Buell era el tercer oficial de mayor rango del escuadrón, ocupando el puesto de oficial de vuelo (operaciones). En su opinión, a pesar de que el Curtiss tenía más velocidad y una mayor potencia de fuego, "sus inconvenientes superaban ampliamente a las ventajas" cuando se le comparaba con el Dauntless. "En la mayoría de los casos era una imprudencia sacar a los pilotos del VB-2 del único avión de combate con el que habían volado, para ponerles a los mandos de una *Bestia* y lanzarles a una misión". A pesar de todo, hubo que acatar la decisión, y el VB-2 dispuso de sólo unos 30 días para adaptarse a su nuevo avión.

Como oficial de vuelo, *Hal* Buell trataba de pilotar cada uno de los nuevos aparatos que eran asignados al escuadrón. Así lo recuerda: "Mi cartilla de vuelo indica que piloté 17 SB2C-1, 28 SB2C-1C y 10 SB2C-3, un total de 54 aviones diferentes durante nuestro crucero de guerra en 100 vuelos, aproximadamente, realizados entre marzo y octubre de 1944".

El 2° Sqn de Bombardeo entró por primera vez en combate el 30 de marzo de 1944 realizando ataques contra la isla de Peleliu, en las Palaus, 800 kilómetros al este de las Filipinas. En su primera misión los Helldiver hundieron un buque de transporte y más tarde bombardearon las instalaciones de un aeródromo. Sin embargo, en cada una de estas misiones perdió un aparato con su tripulación.

Posteriormente el escuadrón participó en las operaciones de apoyo a los desembarcos en Hollandia, Nueva Guinea, anteriores a la campaña de las Marianas, que tuvo lugar a mediados de junio. El 20 de junio el VB-2 desempeñó un importante papel en el ataque contra el grupo de portaaviones norte del Vicealmirante Ozawa, atacando a la flota japonesa al anochecer, pero no sin pagar un alto precio: 12 aviones y tres tripulantes.



Un conmocionado piloto es ayudado a salir de su SB2C-1C después de un desastroso aterrizaje sobre la cubierta del *Hornet* (CV-12) el 7 de enero de 1944. Obsérvese que el fuselaje se ha partido por la junta de fabricación de la cabina trasera. Este suceso tuvo lugar durante el periodo de calificación para operar desde portaaviones que se realizaba apenas cinco semanas después de que el barco entrase en servicio *(Jim Sullivan)*.

El Grupo Aéreo 2 abandonó el *Hornet* el 29 de septiembre (al principio de la campaña de las Filipinas), siendo relevado por el Grupo Aéreo 11. Durante su último mes de combate, el escuadrón recibió varios aparatos del "modelo tres". A lo largo de su crucero de combate, docenas de Helldiver fueron asignados al 2º de Bombardeo para que pudiese mantener en todo momento 36 aparatos operativos; de hecho, sólo durante el mes de junio fueron dados de baja más de 22 aparatos. Las pérdidas sufridas en combate y en accidentes operacionales sumaron un total de 47 aparatos perdidos o sustituidos durante el tiempo que duró el despliegue de marzo a septiembre de 1944.

De la dotación de tres docenas de bombarderos en picado, se requería que al menos 24 estuviesen operativos. Esta cifra era suficiente para que el escuadrón de bombardeo contribuyese con dos cargas de cubierta durante una jornada de operaciones continuadas –normalmente 12 bombarderos eran escoltados por 12 cazas, junto con 6 o 10 Avenger–. No obstante, además de dos o tres oleadas compuestas cada una de ellas por una carga de cubierta, el plan de vuelos de un día de combate requería también disponer de unos cuantos SB2C para realizar patrullas antisubmarinas. El plan de vuelos dependía de la disponibilidad de aparatos, y un avión con un mantenimiento tan exigente como el Helldiver requería que los mecánicos de motores y de célula trabajasen de 12 a 14 horas diarias.

11º Escuadrón de Bombardeo

El 11º Sqn. de Bombardeo era similar a muchas unidades de bombarderos-exploradores de la Marina, ya que utilizó tanto los Douglas Dauntless como los Curtiss Helldiver. Sin embargo, el escuadrón "Pegasus" tenía la peculiaridad de que operó desde Guadalcanal con los SBD-3 hasta que, finalmente, fue asignado al servicio operativo desde un portaaviones. Destinado originalmente a formar parte de una unidad que debía relevar al grupo aéreo del primer *Hornet* (CV-8), hundido en octubre de 1942, el VB-11 llegó a las Islas Salomón en abril de 1943 y permaneció en la base "Cactus" hasta el mes de julio de aquel año. El escuadrón participó con los SBD-3 en numerosos ataques contra buques enemigos en las islas centrales y del norte del archipiélago de las Salomón.

Como correspondía, el Grupo Aéreo 11 se presentó a bordo del segundo *Hornet* (CV-12) en el otoño de 1944, relevando al Grupo Aéreo 2.

El Lt. Edwin M. Wilson había volado en los SBD en Guadalcanal y permaneció en el VB-11 para un segundo despliegue de combate con los SB2C-3. La comparación entre ambos está basada en una considerable experiencia con estos dos tipos de avión:

"Muchas veces se me ha preguntado cuál de los dos aviones prefería: el Douglas SBD Dauntless o el Curtiss SB2C Helldiver. Ambos me gustaban porque los dos me trajeron de regreso con vida. El SBD era más fácil de manejar en un picado, también era más sencillo apuntar con él y mantener la bola centrada. Si estabas desviado en el momento de lanzar la bomba, ese mismo desvío se transmitía a la bomba, reduciendo así las probabilidades de impacto. Además, el SBD podía soportar más impactos de la artillería antiaérea, era más robusto".

Wilson tuvo ocasión de probar la robustez del Helldiver bajo unas condiciones sorprendentes:

"Nunca he sabido por qué el SB2C tenía un estabilizador vertical y un timón de dirección tan grandes, ya que en una ocasión volé sin ellos. El 6 de noviembre de 1944 dirigí un ataque contra el campo Clark Field, en Luzón. En el mismo instante en que cerraba los frenos de picado, tiraba de la palanca hacia mi vientre y me desvanecía, oí una fuerte explosión. Lo único bueno que tenían la radio y el ruido del motor era que impedían oír las explosiones de los proyectiles antiaéreos. Se decía que si oías una explosión, sería lo último que escuchases en tu vida. Así que, tan pronto como termine la recuperación y recobré la visión, pregunté qué había sucedido a mi ametrallador, Harry Jespersen'. 'Mr. Wilson – me contestó – nos hemos quedado sin cola. Al parecer, un proyectil de 40 mm, al explotar, había arrancado del fuselaje el estabilizador vertical y el timón de dirección".

"Afortunadamente, había salido del picado en dirección a nuestro grupo aeronaval, así que cedí el mando de la formación y mantuve el avión horizontal. Como pensaba que una superficie vertical tan grande debía de tener algún propósito, no se me ocurrió alabear ni intentar ningún viraje. Hice descender el aparato cerca de uno de los buques de escolta, el destructor USS *Mansfield* (DD-728). Americé en una ola que rompió encima de nosotros. Inmediatamente, salté fuera de la cabina, sobre el ala, para ayudar a Jes a sacar la balsa neumática, que estaba en un compartimento con forma de tubo situado entre nuestros asientos y que se abría por la cabina trasera. Él creía que todavía estábamos cayendo hacia el mar y ¡aún se protegía la cara y la cabeza con los brazos! Cuando le toqué en el hombro parecía estar realmente asustado; debió creer que yo era San Pedro".

"Puestos en pie sobre el ala, inflamos la balsa y saltamos a bordo. El SB2C se mantuvo a flote durante unos 45 segundos. Había un mar de 40 nudos, y lo pasamos mal tratando de subir a bordo del *Mansfield*. Un minuto antes le estábamos mirando desde arriba y al minuto siguiente le estábamos mirando desde abajo. Por fin conseguimos subir a bordo. Mi primer 'mando de mar' como comandante de una nave fue una balsa con una tripulación de dos hombres, y duró demasiado poco tiempo como para que se me subiese a la cabeza".

"Dos días después, el *Mansfield* nos devolvió al *Hornet*. El proceso de trasladarnos mediante un cable tendido entre ambos barcos se prolongó un poco más de lo habitual. Yo le había dicho al Cdr. Braddy (Comandante del *Mansfield*) que el *Hornet* tenía la costumbre de entre-

Otra de las víctimas del periodo de calificación para operar desde portaaviones durante el 7 de enero fue este Helldiver del VB-15, que perdió la mayor parte de las "plumas de la cola" al ser alcanzado por detrás por otro aparato cuya hélice le dejó una impresión indeleble. Parece que la cabina del radio-ametrallador está vacía, una precaución normal cuando los aviadores novatos intentaban sus primeros aterrizajes sobre cubierta con un avión desconocido *(Jim Sullivan).*



gar 75 litros de helado por cada piloto de la Marina que se les devolvía y 35 litros por cada piloto del Cuerpo de Marines. ¡De modo que no nos dejó marchar hasta que no recibió los 75 litros de helado que le correspondían".

19° Escuadrón de Bombardeo

Al igual que el VB-2, el 19° Sqn. de Bombardeo dispuso de poco tiempo para acostumbrarse de los Dauntless a los Helldiver antes de entrar en combate. El escuadrón del Lt. Cdr. Richard McGowan tuvo que servirse de unos cuantos SB2C-1 desgastados en combate para adiestrarse en la transición. Los pilotos y mecánicos del escuadrón tuvieron pocas oportunidades para familiarizarse con un avión más grande y complicado que el SBD.

Uno de los pilotos del 19° Sqn. de Bombardeo resumió el primer lote de Helldiver con que fue dotada la unidad diciendo: "Su estado general se reflejaba en sus números de serie, como el 0003 y el 00039. El sistema hidráulico era una pesadilla y no contribuía ni un ápice a mejorar nuestra opinión sobre el aparato".

Otro de los pilotos se limitó a escribir simplemente: "¡Vaya bastardo grande, pesado y perezoso que es!".

En mayo, el escuadrón recibió por fin 35 nuevos SB2C-3 en Maui; con lo que la moral de los pilotos y de las tripulaciones se elevó considerablemente, ya que la mayoría de los aviadores contemplaban el nuevo modelo con un entusiasmo mucho mayor que a los viejos aparatos del "modelo uno". Mientras los pilotos aprendían el manejo del radar en los modos de exploración y de ataque, se divertían especulando sobre el número de bombas inertes que caerían "sobre aquella gran roca que hay frente a la costa al extremo de Molokai". En Hawai se realizaron los ejercicios de bombardeo nocturno, y durante uno de ellos, uno de los pilotos se dio cuenta, al aterrizar, de que había hecho todo el vuelo con el mecanismo de plegado de las alas en la posición de abierto.

Un ejemplo típico del nivel general de experiencia con el Helldiver que había en el VB-19 era el Ens. William S. Emerson. Cuando el 18 de julio se lanzó a su primera misión de combate desde el *Lexington* (CV-16), ya tenía casi 800 horas de vuelo, pero menos de 100 en el SB2C, y sólo siete aterrizajes en portaaviones y un lanzamiento con catapulta con este modelo. Sin embargo, el "modelo tres" le inspiraba una confianza mucho mayor que los SB2C-1 que había pilotado anteriormente.

De julio a noviembre, Emerson realizó 25 misiones en 19 aparatos distintos, siendo el que llevaba el número de serie 18662 con el que más misiones realizó. En su décima misión fue derribado (un ataque contra Iwo Jima el 4 de agosto de 1944) y, junto con su ametrallador, pasó 26 días a bordo del submarino que le rescató. Un detalle muy elocuente respecto al nivel de adiestramiento de los pilotos navales de la época es el hecho de que, tras reincorporarse al *Lexington* a principios de octubre, Emerson fue catapultado para efectuar una patrulla antisubmarina ¡sin haber tocado una palanca de mando en ocho semanas! Otro incentivo para él fue saber que durante su ausencia había sido ascendido al empleo de alférez de navío.

83° Escuadrón de Bombardeo



Trece bombarderos en picado del *Hornet* estacionados a popa sobre la cubierta de vuelo el 15 de febrero de 1944. Dos de ellos, los números 2 y 21, muestran evidencias de desperfectos en el timón de dirección, probablemente producidos en accidentes ocurridos durante su transporte. A pesar de estos problemas, el 15° Sqn. de Bombardeo contabilizó un extraordinario registro de combate durante el tiempo que actuó desde el *Essex* durante aquel mismo año *(Jerry Scutts).*

Cuando ya se acercaba el fin de la guerra, el 83° Sqn. de Bombardeo embarcado en el *Essex* resumía así su experiencia con el SB2C-4/4E:

"Básicamente el avión es bueno, pero está afectado por su deficiente diseño mecánico. Las dificultades anteriores han sido corregidas, a menudo a expensas de añadir más peso y una mayor complejidad. Muchos mecanismos del avión son innecesariamente complejos, poco fiables y difíciles de manipular. A pesar de todo, el rendimiento del avión es bueno y en general es adecuado para operar desde portaaviones y para realizar las misiones para las que ha sido diseñado. En los últimos modelos, el mantenimiento es mejor que en los primeros. En cuanto a su grado de operatividad, durante el presente crucero, se considera que en el 93% de los aparatos ha sido excelente. Muchas de las modificaciones menores realizadas anteriormente por los escuadrones operativos han sido ahora incorporadas en el modelo SB2C-4E, pero todavía hay varios cambios que son muy deseables y que se considera deben ser incorporados en los modelos que se produzcan en el futuro".

"El actual modelo de SB2C es lo bastante estable para ser pilotado con comodidad, y la fuerza que es preciso ejercer sobre los controles sería satisfactoria si no fuese por la fricción apreciada en todos los movimientos de la palanca de mando. Concretamente, esto último puede afirmarse respecto a todos los controles de los alerones, cuyo manejo requiere un gran esfuerzo. Ahora que ya se ha suprimido la inestabilidad de los primeros modelos, se podría mejorar la sensibilidad de los controles suprimiendo el contrapeso del timón de profundidad instalado en la base de la palanca de mando".

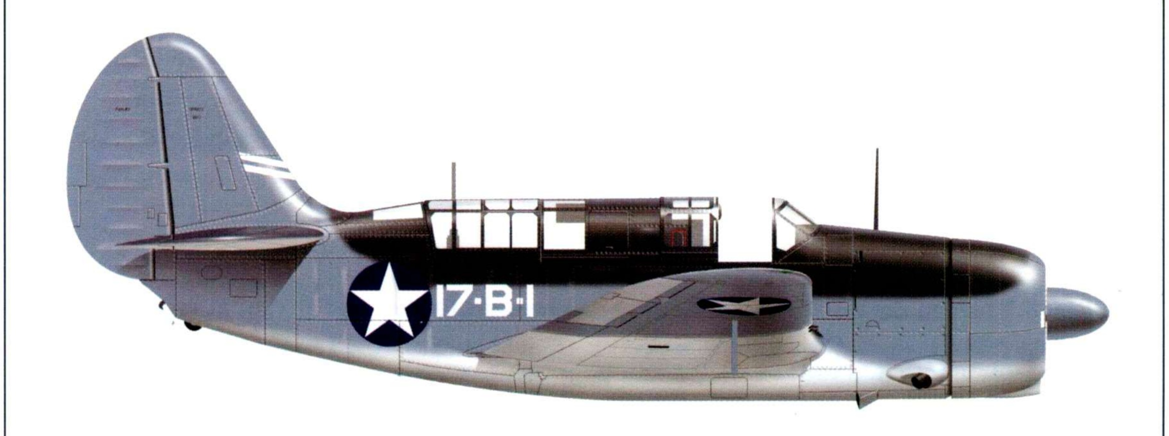
Respecto a otras cuestiones, el VB-83 hacía grandes elogios del motor Wright R-2600-20, y señalaba que el problema apreciado anteriormente con la hélice de Curtiss Electric estaba "prácticamente eliminado" en el "modelo 4". Más concretamente, el informe del escuadrón concluía: "El rendimiento del motor ha sido bueno y probablemente ha resultado más fiable que el R-2800 (P&W). El consumo de combustible ha sido bajo, ya que se ha puesto especial cuidado en advertir a los pilotos que debían volar con un número bajo de revoluciones por minuto, una presión de colector elevada y con una mezcla pobre. En conjunto, la media del consumo de combustible ha sido de unos 227 litros por hora".

98° Escuadrón de Bombardeo y los RAG

Al hacerse cada vez mayor el número de tripulaciones aéreas de relevo que se incorporaban a la flota, se hizo necesario proporcionarles algún tipo de "escuela de prácticas" antes de su "graduación". El método elegido fue la creación de los grupos aéreos de relevo RAG, cuya organización era la misma que la de los grupos aéreos embarcados, con sus correspondientes escuadrones de bombardeo, caza y de torpederos.

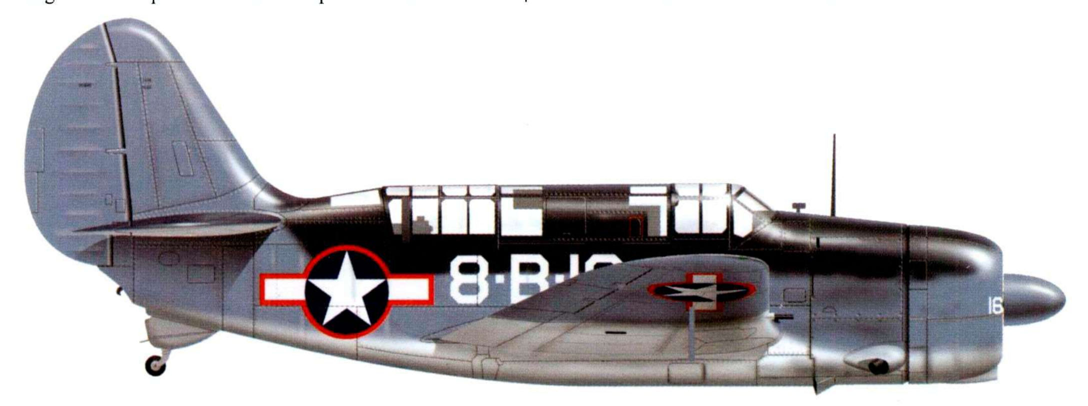
En la costa Oeste, el escuadrón de adiestramiento de relevos encargado de instruir a las tripulaciones novatas de bombardero en picado era el VB-98. El 98° Sqn. de Bombardeo, establecido en Ventura, California, el 28 de agosto de 1944, contaba inicialmente con 14 SB2C-3 y 4 SBD-5. La ta-

En las 12 páginas de esta sección están contenidas más figuras en color de Helldiver que las que jamás hayan sido publicadas anteriormente en un único volumen. Los dibujos en color se han hecho especialmente para esta obra. El artista que los ha realizado, Tom Tullis, y el dibujante de las figuras de pilotos, Mike Chappell, se han esforzado al máximo para ilustrar los aviones y sus tripulantes con el mayor detalle posible, tras haber realizado un profundo estudio en las fuentes originales.



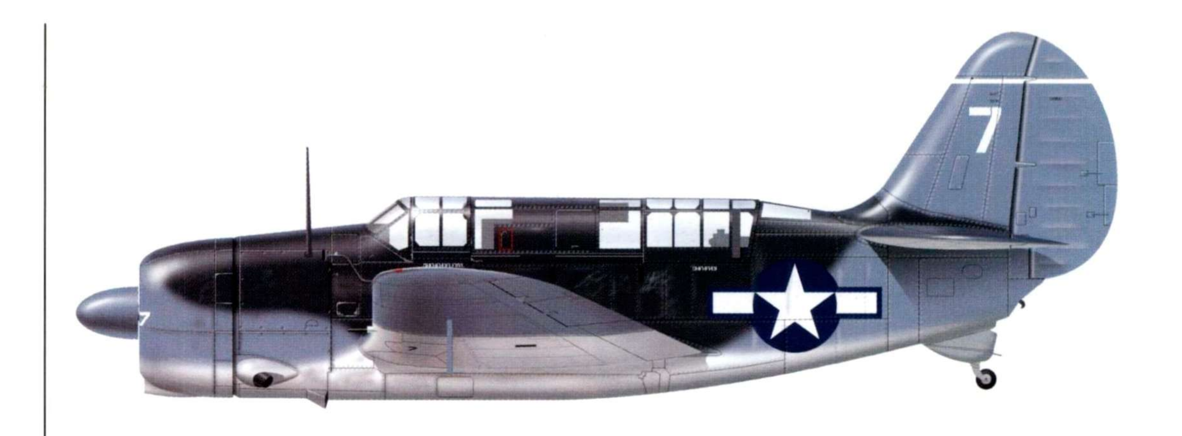
SB2C-1 17-B-1 blanco del VB-17, USS *Bunker Hill*, julio de 1943

El primer escuadrón de Helldiver que desplegó con este nuevo bombardero explorador fue el VB-17 mandado por el Lt. Cdr. J. E. *Moe* Vose, que ya había sido piloto de SBD en el USS *Hornet* (CV-8). El "Baker 1" es un ejemplo típico del periodo de transición de mediados de 1943 en cuanto a sus distintivos, con el entonces nuevo esquema de pintura tricolor y la anterior insignia nacional. En el momento de su despliegue, la designación completa del escuadrón pintada sobre el fuselaje se cambió por un solo número. Entre los otros distintivos operativos estaban las franjas dobles pintadas en el estabilizador vertical, que servían como referencia visual al Oficial de Seguridad de Aterrizaje para estimar si la actitud del avión era la adecuada en la fase final de la aproximación a la cubierta. En 1944 esta práctica apenas se empleaba ya. El crucero inaugural del combate del VB-17 a bordo del *Bunker Hill* (CV-17) duró desde noviembre de 1943 hasta marzo de 1944.



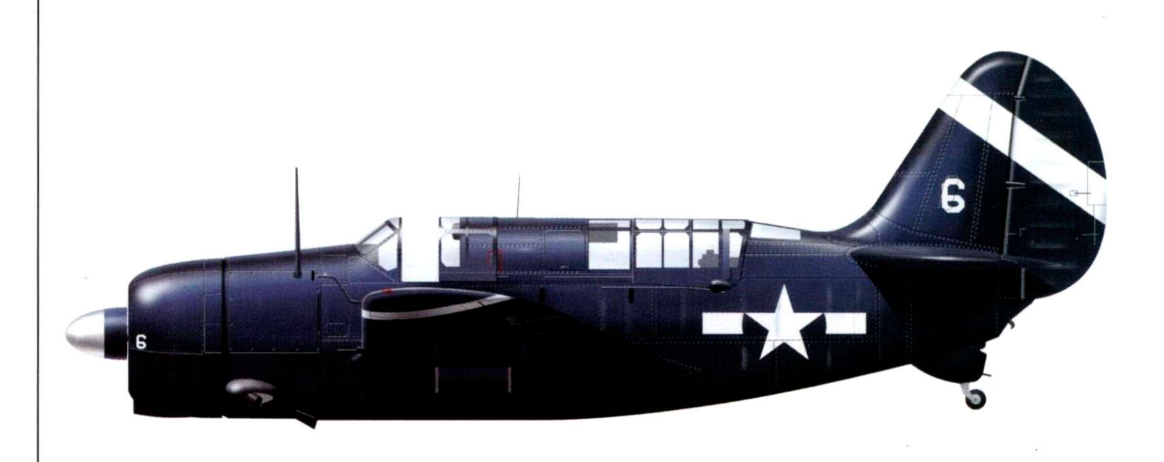
SB2C-1C 8-B-16 blanco del VB-8, costa Este de los Estados Unidos, finales de 1943

Todavía con sus distintivos en transición, en este avión del 8° de Bombardeo se aprecia la adición de las barras horizontales a la insignia nacional de los Estados Unidos, pero con el reborde rojo que duró poco tiempo. Este reborde fue posteriormente suprimido, ya que se temía que cualquier distintivo rojo podría confundir a algunos observadores en aquellas zonas donde podían encontrarse aparatos con la "albóndiga" japonesa (hinomaru). La leyenda 8-B-16 al estilo de antes de la guerra se mantuvo durante la mayor parte de la guerra en los escuadrones aeronavales que permanecieron en los Estados Unidos, pero se suprimía cuando el grupo aéreo iba a entrar en combate. El VB-8 operó desde el USS *Bunker Hill* entre marzo y octubre de 1944, siendo relevado finalmente al comienzo de la campaña de las Filipinas.



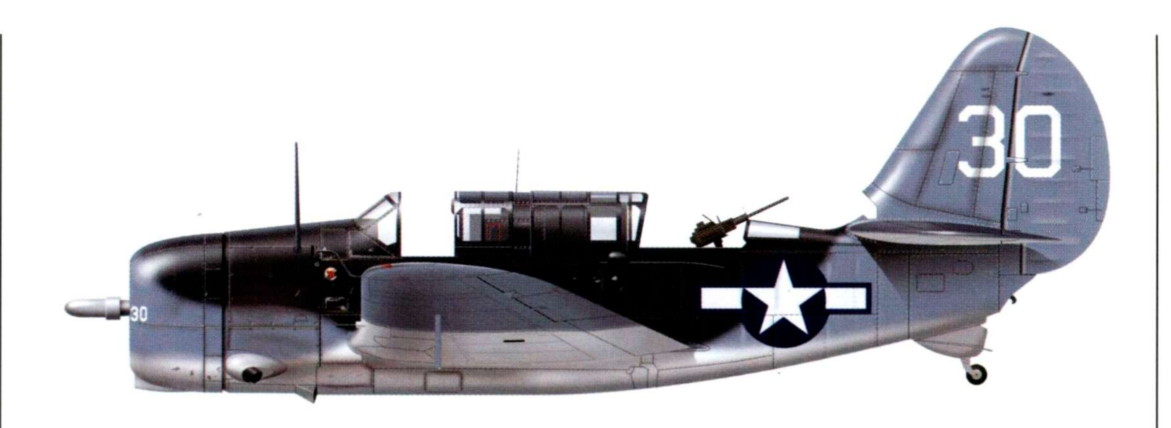
SB2C-3 7 blanco del VB-25, USS *Essex,* 20 de mayo de 1944

Uno de los despliegues de combate más activos de todos los escuadrones de SB2C fue el del VB-15 a bordo del *Essex* (CV-9) desde mayo a noviembre de 1944. Iniciándose en las islas Marcus, los Helldiver del Lt. Cdr. James Mini atacaron posteriormente las bases y las unidades de superficie japonesas en las Marianas, Palaus, Formosa, Okinawa y las Filipinas. Aunque quedó en reserva el 20 de junio de 1944, el 15º Sqn. de Bombardeo tuvo numerosas oportunidades más de enfrentarse al enemigo, y se le atribuyó haber hundido o dañado un tonelaje récord de mercantes y buques de guerra japoneses.



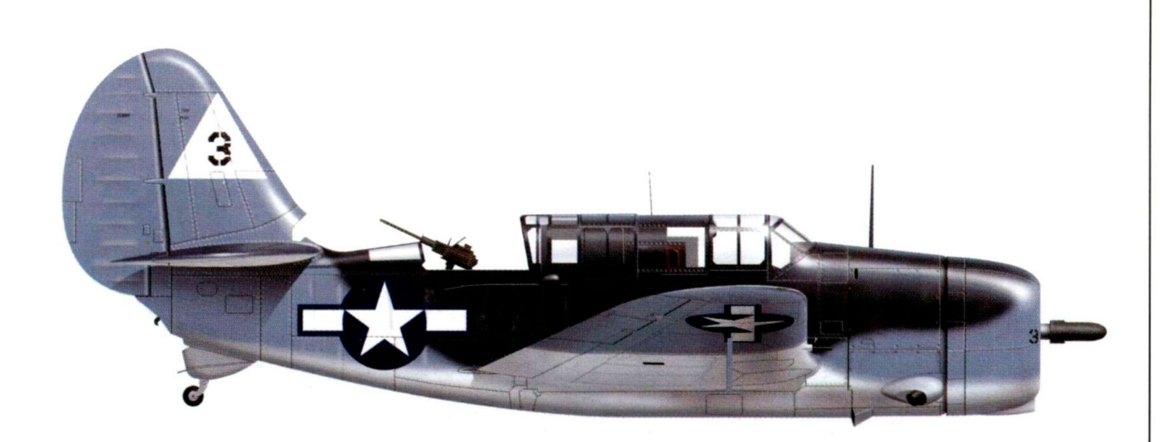
SB2C-4 6 blanco del VB—80, USS *Ticonderoga*, finales de 1944

Este avión del VB-80 está pintado totalmente del color azul oscuro brillante que fue impuesto como estándar en 1944. La mitad frontal de la ojiva de la hélice está pintada de blanco. En diciembre se alteró la organización de los grupos aéreos embarcados en portaaviones, reduciéndose el número de SB2C de 24 a 15 aparatos por escuadrón embarcado –una concesión a la creciente amenaza que representaban las tácticas suicidas japonesas que obligó a aumentar la dotación de F6F de 54 a 73 Hellcat–.



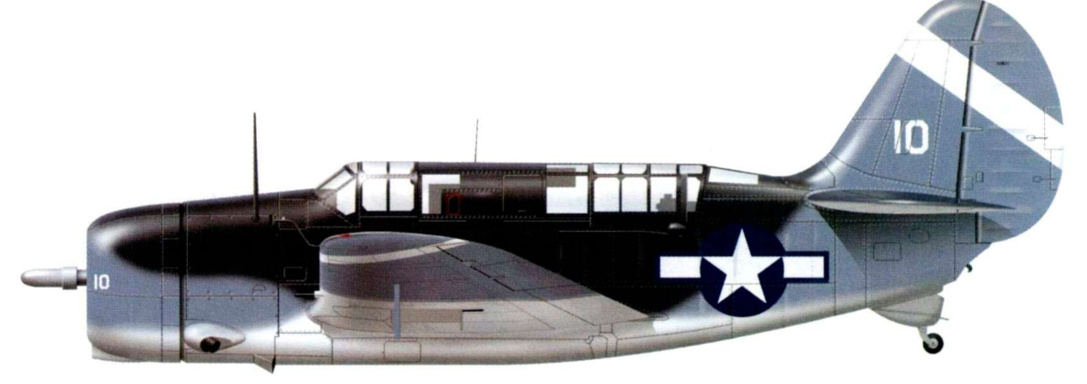
SB2C-3 30 blanco del VB-13, USS *Franklin*, 7 de agosto de 1944

Los distintivos del VB-13, similares a los del VB-19, se limitaban generalmente a grandes números pintados sobre el estabilizador vertical y el timón de dirección. En muchos aviones la insignia de la unidad iba justo detrás de la sección accesoria del motor. El VB-13 estuvo embarcado a bordo del *Franklin* (CV-13) desde julio a octubre de 1944, pero su despliegue terminó prematuramente cuando el portaaviones sufrió graves daños a causa de los ataques *kamikaze* frente a las costas de las Filipinas el 30 de octubre. Para entonces la dotación estándar de SB2C de los portaaviones se había reducido de 36 a 24 para poder llevar más cazas.



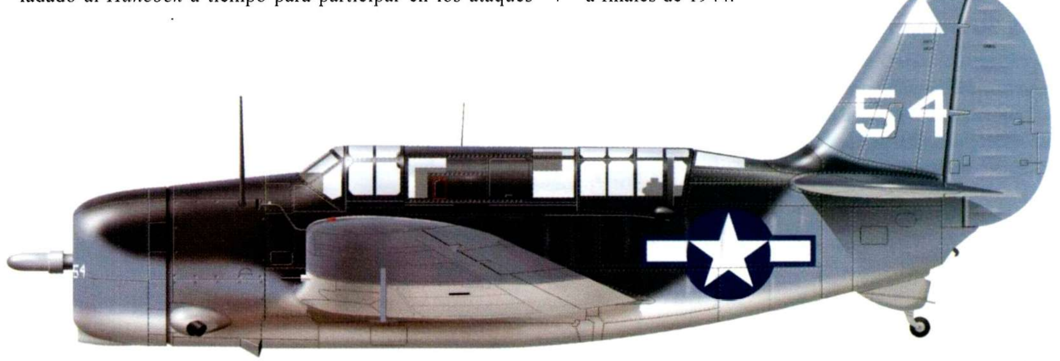
SB2C-3 3 negro del VB-20, USS *Enterprise*, 24 de noviembre de 1944

Otro escuadrón que operó desde dos portaaviones en el mismo despliegue fue el 20 Sqn. de Bombardeo embarcado en el *Enterprise* desde agosto a noviembre de 1944. El triángulo blanco pintado en la cola llevaba superpuesto un número en negro, que se repetía también sobre el capot. El Grupo Aéreo 20, transferido al *Lexington*, permaneció a bordo del *"Lady Lex"* hasta enero de 1945. A mitad del crucero el comandante del VB-20, Cdr. R. E. Riera, fue trasladado al *Hornet* para asumir el mando del Grupo Aéreo 11, donde realizó su primer vuelo a los mandos de un Hellcat estando todavía en el mar.



SB2C-3 10 blanco del VB-80, USS *Ticonderoga*, finales de 1944

El 80º Sqn. de Bombardeo formaba parte del grupo aéreo original del "Tico", que entró en combate durante la campaña de las Filipinas en noviembre de 1944. El grupo aéreo, que permaneció a bordo hasta enero de 1945, fue posteriormente trasladado al *Hancock* a tiempo para participar en los ataques contra el Japón realizados por los portaaviones de ataque a mediados de febrero, y partió rumbo a los Estados Unidos en marzo. La franja inclinada del *Ticonderoga* pintada en la cola se repite también bajo el ala izquierda, una práctica común a finales de 1944.



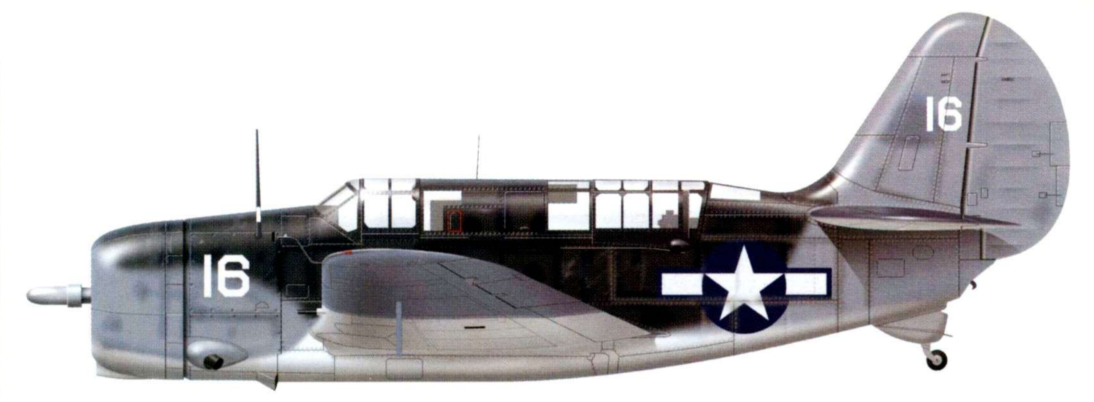
SB2C-3 54 blanco del VB-14, USS *Wasp,* agosto de 1944

Un pequeño triángulo blanco pintado sobre el estabilizador vertical era el distintivo de los escuadrones embarcados en el *Wasp* (CV-18). El Grupo Aéreo 14, creado en septiembre de 1943, sólo dispuso de cuatro meses de preparativos antes de embarcarse en el *Wasp.* El 14º Sqn. de Bombardeo, que estuvo en combate entre mayo y noviembre de 1944, fue severamente castigado en la "misión al anochecer" que tuvo lugar el 20 de junio. Cuando los informes erróneos desviaron el Grupo Aéreo 14 al sur de la ruta principal de los portaaviones japoneses, el jefe del escuadrón de bombardeo decidió atacar a los buques cisterna japoneses en lugar de a aquéllos, consiguiendo hundir dos de ellos. Sin embargo, el VB-14 perdió en la misión todos sus aviones excepto uno, perdiendo la vida en combate o al caer al mar cuatro tripulaciones.



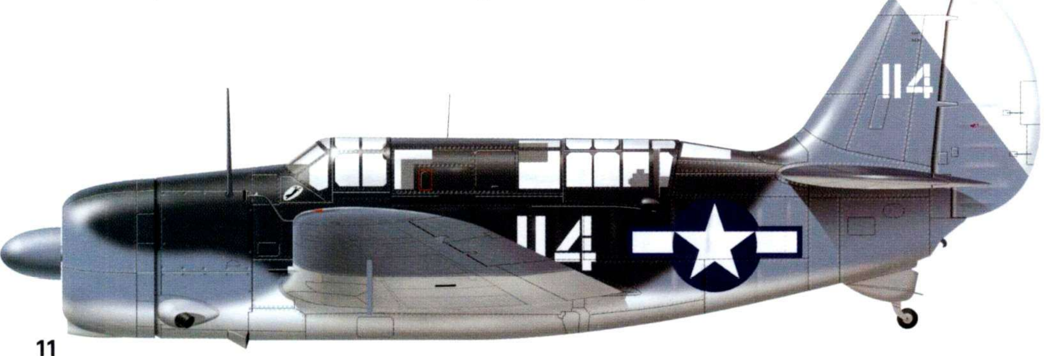
SB2C-3 105 blanco del VB-9, USS *Lexington,* 2 de marzo de 1945

El Grupo Aéreo 9 comenzó su segundo crucero de guerra embarcado en el *Lexignton* durante los meses de febrero y marzo de 1945. Previamente, el 9º de Bombardeo había volado con los Dauntless desde el *Essex* en 1943-1944, recibiendo sus primeros Helldiver (SBW-3) en la base aeronaval de Pasco, Washington, en septiembre de 1944. Las acciones más importantes en que participó esta unidad durante su despliegue de 1945 fueron los ataques contra Tokio y la invasión de Iwo Jima. Sin embargo, el grupo fue trasladado al *Yorktown* desde marzo hasta junio, hacia el final de la campaña de Okinawa.



SB2C-3 16 blanco de la 4ª Ala de Aviación de los Marines, Islas Marshall, marzo de 1945

La 4ª Ala de Aviación de los Marines era la unidad responsable de controlar las islas ocupadas por el Japón en el archipiélago de las Marshall durante 1944-1945. Durante ese período varios escuadrones de los *Cuellos de cuero voladores* estaban equipados con SB2C, pero este avión pertenece probablemente al VMSB-151. Este escuadrón tenía su base en la isla de Engebi, y en aquel momento era la única unidad operativa de los Marines que operaba con los Helldiver en la zona, aunque también mantuvo varios SBD-5. El escuadrón de Plana Mayor del 13º Grupo Aéreo de los Marines, con base en Majuro, tenía también 24 SB2C-4 que utilizaba como aviones de servicio y para realizar prácticas de vuelo.



11

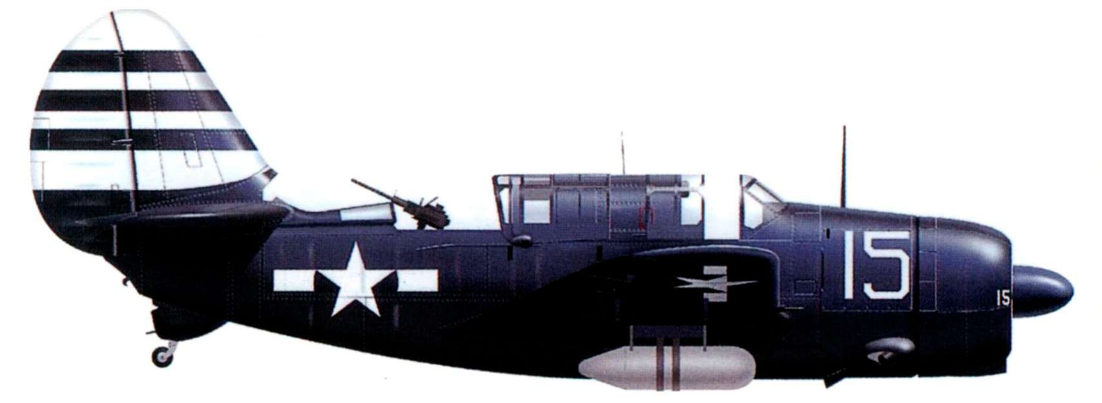
SB2C-4 114 blanco del VB-3, USS *Yorktown*, finales de 1944

El VB-3, uno de los escuadrones de bombardeo más famosos de la Marina de los Estados Unidos, adoptó su distintivo de la "pantera saltando" en 1934. Diez años después ese emblema adornaba todavía los aparatos del 3er Sqn. de Bombardeo, como demuestra este Helldiver. Tras volar con SBD en Midway y Guadalcanal, el VB-3 cambió estos aparatos por los SB2C y con ellos combatió en el Pacífico Occidental desde octubre de 1944 hasta marzo de 1945. Para entonces, el distintivo del *Yorktown* consistía en llevar la mitad posterior del estabilizador vertical y del timón de dirección pintada diagonalmente de blanco con números de tres dígitos sobre la cola y el fuselaje.



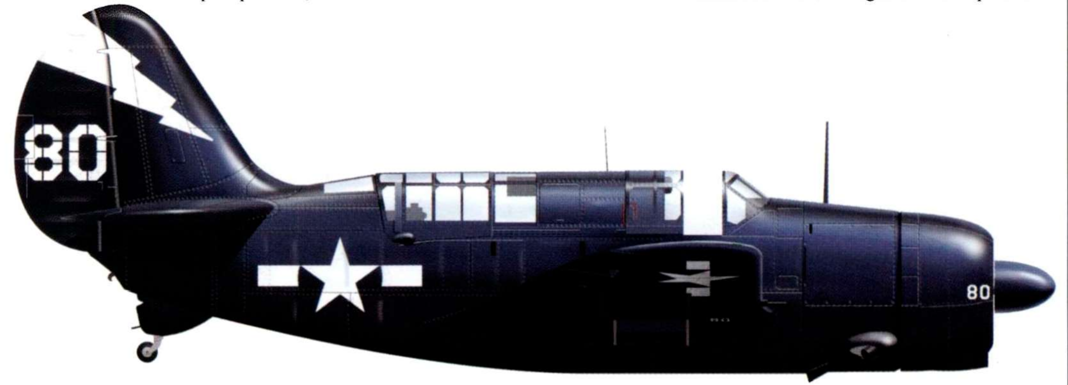
SB2C-4E 95 blanco del VB-82, USS *Bennington*, febrero de 1945

El Grupo Aéreo 82 se formó en abril de 1944 con el escuadrón de bombardeo con base en Wildwood, Nueva Jersey. El VB-82, equipado originalmente con 36 SB2C-1C, se embarcó en el *Bennington* (CV-20) con 15 SB2C-4E a finales de enero de 1945. Con su radar AN/APS-4 adosado al punto de anclaje situado bajo el ala, este avión operó desde el *Benny* entre febrero y junio de 1945. Esa fase de la guerra abarcó las incursiones contra las islas del Japón y las operaciones de apoyo a los desembarcos en Iwo Jima y Okinawa.



SB2C-4E 15 blanco del VB-12, USS *Randolph,* febrero de 1945

El primer combate del Grupo Aéreo 12 tuvo lugar sobre el mismísimo Japón durante los ataques de los días 16 y 17 de febrero contra la llanura de Tokio. El VB-12, cuyos distintivos están sin duda entre los más llamativos de cualquier escuadrón de Helldiver de aquel período, consistían en unas franjas horizontales pintadas en la cola y la poco habitual situación de los números de cada avión colocados muy hacia delante del fuselaje, justo debajo del capot del motor. Para aquel entonces la mayoría de los grupos aéreos habían adoptado el sistema de numeración de tres dígitos en sus aparatos.



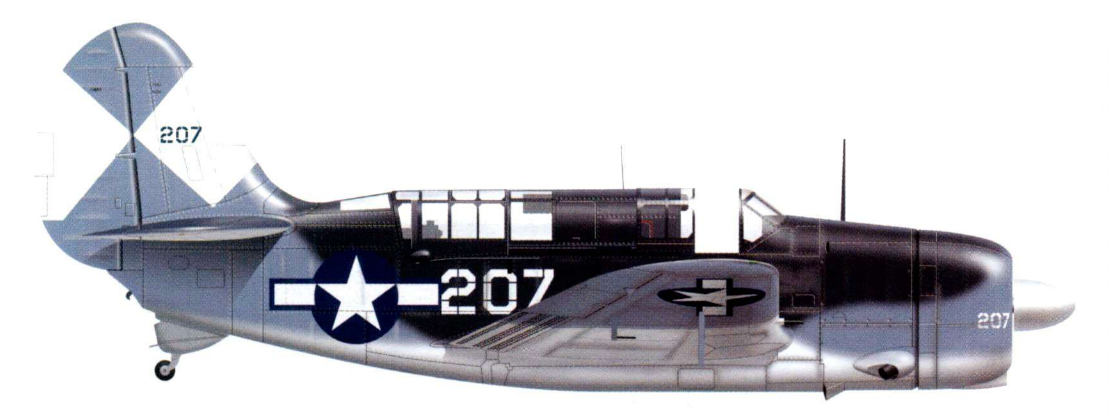
SB2C-4 80 blanco del VB-85, USS *Shangri-La,* 3 de junio de 1945

El Grupo Aéreo 85 que estuvo en combate durante los últimos cinco meses de hostilidades, inició sus operaciones en Okinawa y participó activamente en los ataques contra el mismo Japón. El primer grupo aéreo del nuevo portaaviones *Shangri-La* (CV-38) adoptó como distintivo este llamativo dibujo de un rayo en sus aviones con el número de matrícula pintado sobre el timón de cola y el capot del motor. El poco convencional nombre del portaaviones tenía su origen en una ocurrencia del presidente Roosevelt a propósito de la incursión de Doolittle en abril de 1942 desde el *Hornet* (CV-8). Comentó que parecía como si los B-25 hubiesen despegado desde la mítica Shangri-La descrita en la novela *El horizonte perdido* publicada en 1934 por el autor británico James Hilton.



SB2C-4E 205 blanco del VB-84, USS *Bunker Hill,* 18 de marzo de 1945

Denominado genéricamente como *La Bandada de Lobos,* el Grupo Aéreo 84 estuvo entre las varias unidades de los portaaviones de ataque que recibieron su bautismo de fuego durante los ataques contra las islas del Japón que tuvieron lugar en febrero de 1945. El VB-84, que también participó en las operaciones de apoyo aéreo próximo en Okinawa y en el ataque contra el *Yamato* en abril, perdió el 11 de mayo la totalidad de sus 15 aparatos en un ataque *kamikaze* hábilmente ejecutado contra el *Bunker Hill.* Cuando el escuadrón estaba preparándose para volver a ser desplegado sobrevino el final de la guerra en septiembre.



SB2C-4 207 blanco del VB-83, USS *Essex,* 1 de abril de 1945

Este SB2C-4 es uno de los primeros que se fabricaron y está pintado en tres tonos de azul. Pertenece al 83º Sqn. de bombardeo que operó desde el *Essex* al comienzo de la batalla de Okinawa el día 1 de abril de 1945. Una semana después se produjo el ataque contra la flotilla japonesa constituida en torno al superacorazado *Yamato*, que acabó siendo hundido al noreste de Okinawa el día 7. El 83º de Bombardeo consideró que el SB2C-4 constituía una mejora respecto a los anteriores modelos de Helldiver, y todavía estaba empeñado en combate el último día de hostilidades, el 15 de agosto.



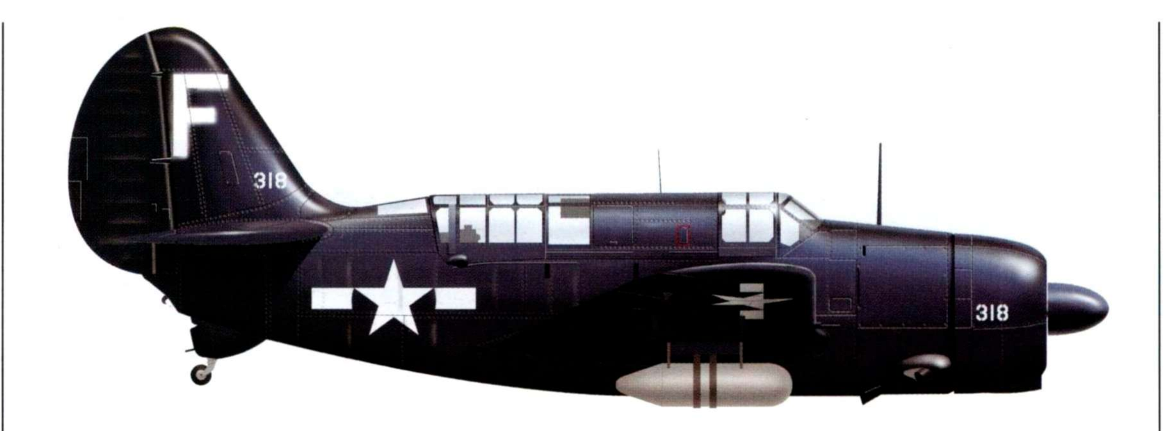
SB2C-4E 203 blanco del VB-87, USS *Ticonderoga,* 6 de junio de 1945

El 87º Sqn. de Bombardeo comenzó las operaciones de combate desde el *Ticonderoga* en mayo de 1945, luciendo un distintivo que consistía en unos triángulos invertidos pintados sobre la cola y las alas. Siguiendo la costumbre adoptada frecuentemente durante este periodo, el símbolo del grupo se repetía sobre la parte superior e inferior del ala derecha para facilitar su reconocimiento en vuelo desde todos los ángulos. Este aparato se estrelló en el mar durante la maniobra de aproximación al portaaviones el 6 de junio de 1945, pero el piloto y el radio-ametrallador escaparon antes de que el Helldiver se hundiese.



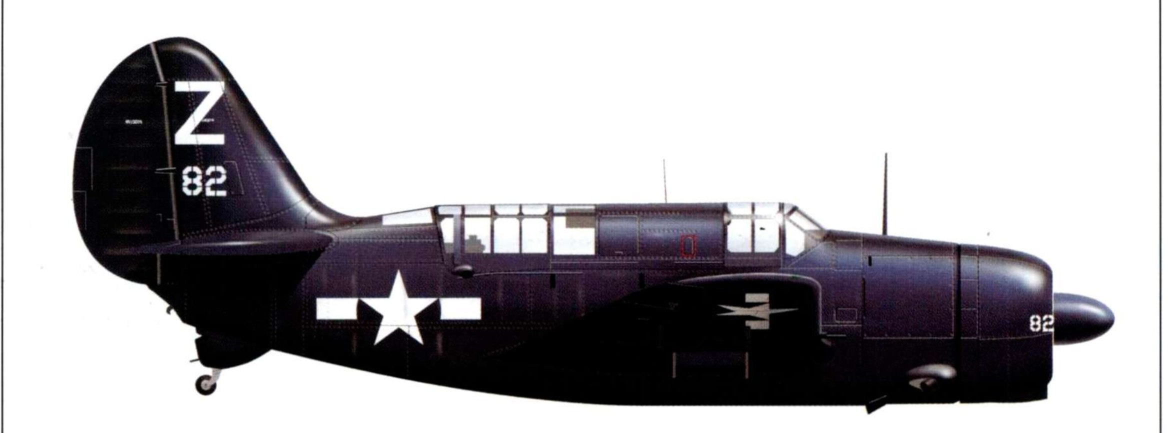
SB2C-4E 209 blanco del VB-87, USS *Ticonderoga,* 25 de julio de 1945

Tras el cambio de identificación de los grupos aéreos y de los portaaviones que se impuso el 10 de julio, los aviones del VB-87 cambiaron sus triángulos por la letra "V" durante las últimas semanas de la II Guerra Mundial. El número 208 sufrió graves daños en combate durante una misión sobre el Japón el 25 de julio, pero regresó al *Ticonderoga* y consiguió aterrizar sano y salvo a bordo. Obsérvese que, en contraste con la hélice totalmente pintada de blanco del número 203, la del 208 está pintada mitad y mitad.



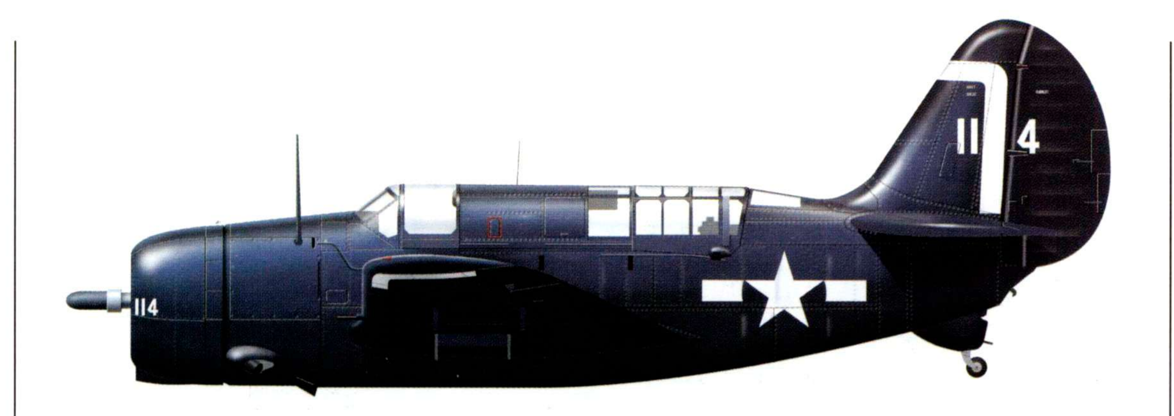
SB2C-4E 318 blanco del VB-83, USS *Essex*, 30 de julio de 1945

En julio de 1945, el VB-83 había sido equipado por completo con SB2C-4 y SB2C- 4E. Este ejemplo del último de estos modelos muestra algunos distintivos que han sido pintados apresuradamente, como la nueva designación con la letra "F" que sustituyó al anterior distintivo del "doble diamante" del *Essex* . La evidente falta de cuidado al pintar la letra "F" indica que el aparato número 318 fue pintado a toda prisa, lo cual es fácil de comprender a causa de la continua presión de las operaciones de combate.



SB2C-4E 82 blanco del VB-85, USS *Shangri-La*, 11 de agosto de 1945

En julio de 1945, el dramático distintivo del rayo pintado en los aviones que operaban desde el *Shangri-La* fue sustituido por la letra de identificación "Z". El 85º de Bombardeo estaba aún a bordo del "Shang" el día de la Victoria sobre el Japón, pero el grupo aéreo fue disuelto el 27 de septiembre, apenas tres semanas después de que el Japón se rindiese formalmente en la bahía de Tokio. En aquel momento había nueve escuadrones de Helldiver operando en el Grupo Aeronaval de portaaviones de ataque, todos ellos equipados con SB2C-4 o SB2C-4E.



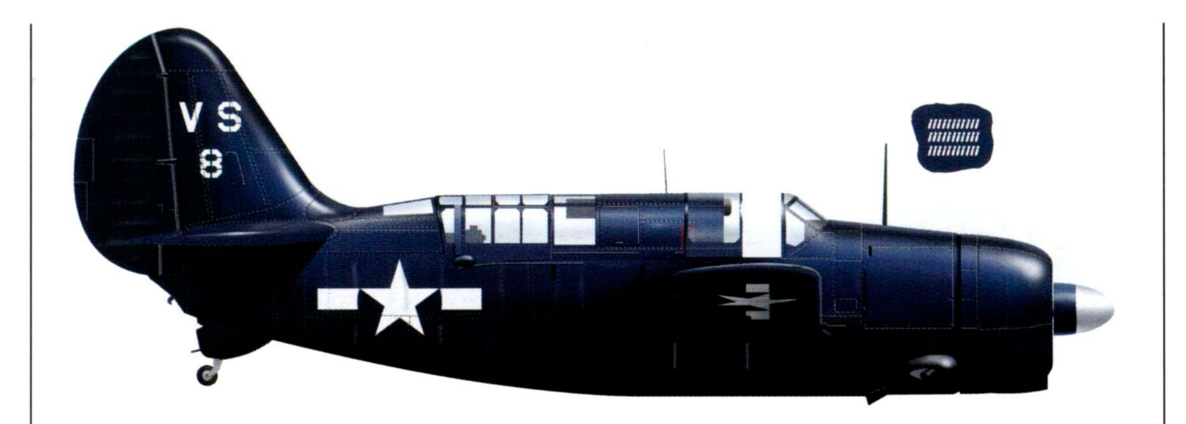
SB2C-4E 114 blanco del VB-150, USS *Lake Champlain*, agosto de 1945

Constituido en la costa Este de los EE.UU., en enero de 1945, el Grupo Aéreo 150 fue asignado al nuevo portaaviones de clase *Essex, Lake Champlain* (CV-39). El distintivo del CVG-150, uno de los pocos grupos aéreos que escapó al cambio a letras en lugar de los distintivos de grupo impuesto el 10 de julio, consistía en una estilizada "L" invertida pintada sobre la cola y las superficies de las alas. El grupo aéreo fue disuelto el 2 de noviembre sin que jamás tuviese ocasión de completar en su totalidad un despliegue. El VB-152 y el VB-153 tenían también su base en la costa Este de los Estados Unidos y estaban equipados con, al menos, 15 SB2C-5, mientras que el VB-151 estaba todavía pendiente de recibir sus aviones en la zona Pacífico Noroeste.



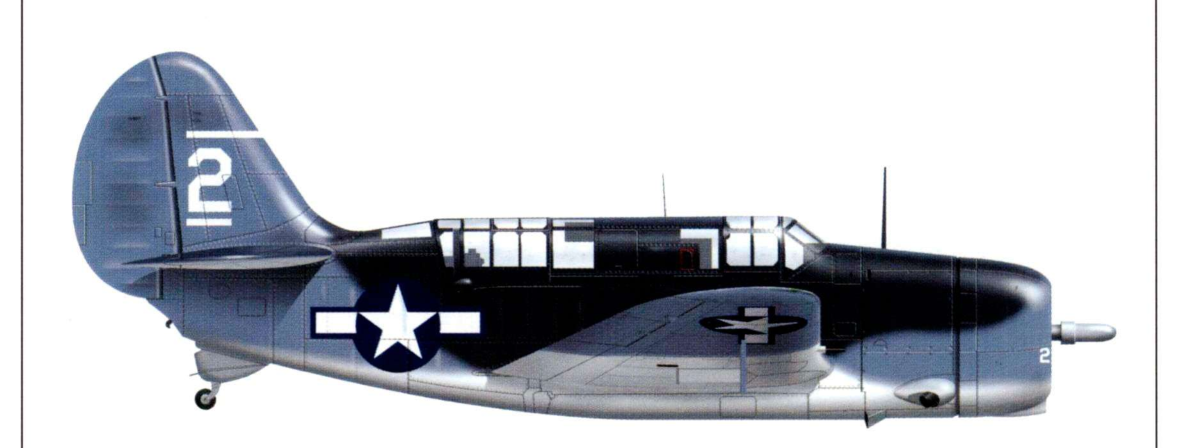
SB2C- 5 82 blanco del VB-10, USS *Intrepid*, septiembre de 1945

En 1945, el 10º Sqn. de Bombardeo era uno de los escuadrones embarcados en portaaviones más experimentados de la Marina de los Estados Unidos. Con dos cruceros de combate anteriores a sus espaldas con los SBD a bordo del *Enterprise*, en 1942-1943 y en 1944, el VB-10 cambió sus Dauntless por Helldiver en septiembre de 1944 y desplegó a bordo del *Intrepid* (CV-11) en marzo de 1945. Llevó a cabo operaciones contra Okinawa y el Japón, pero los daños sufridos por el "Evil I" a causa de los ataques suicidas le obligaron a regresar a la costa Oeste de los EE.UU. y no pudo regresar al Pacifico Occidental hasta poco antes del cese el fuego a mediados de agosto. El único combate en que participó el VB-10 durante aquel corto periodo fue un ataque de "calentamiento" contra la isla de Wake.



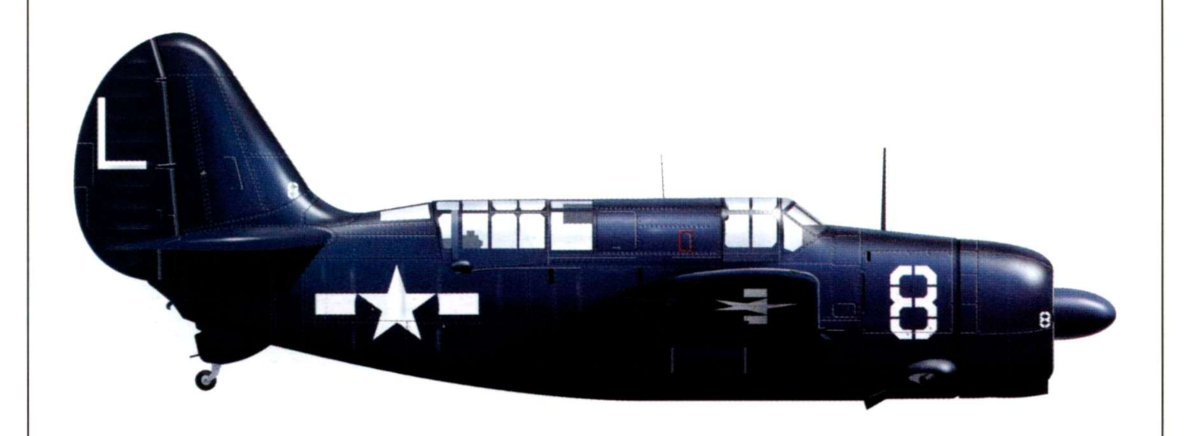
SB2C-5 8 blanco del Escuadrón Victoria, octubre de 1945

El Escuadrón Victoria, también llamado "El Poder Aéreo de la Marina" *(The Navy's Flying Might),* era una unidad mixta compuesta por SB2C-5, F6f-5, F7F-1 y F4U-4 y TBM-3, además de un surtido de aviones de diversos modelos entre los que estaba un Zero y un *Kate* capturados al enemigo. Al mando del Lt. Cdr. W. E. Eder, la unidad estaba formada por pilotos expertos en combate cuyos registros adornaban el fuselaje de sus aviones. El "VS-8" tenía 36 bombas pintadas representando las misiones realizadas, junto al nombre del piloto escrito bajo la cabina. Su piloto habitual era probablemente el Lt(jg) C. B. Stafford. El programa de actividades de "El Poder Aéreo" incluía una gira por los Estados Unidos, durante la cual se celebraron exhibiciones aéreas por todo el país, que duró desde octubre de 1945 hasta enero de 1946, en la que se recaudaron 18 millones de dólares en contribuciones públicas. Las pruebas fotográficas indican que los aparatos "VS 1-3" eran F6Fs, los "4-6" F4Us, los "7-9" SB2Cs, los "1-12" TBM y los "13-15" F7U.



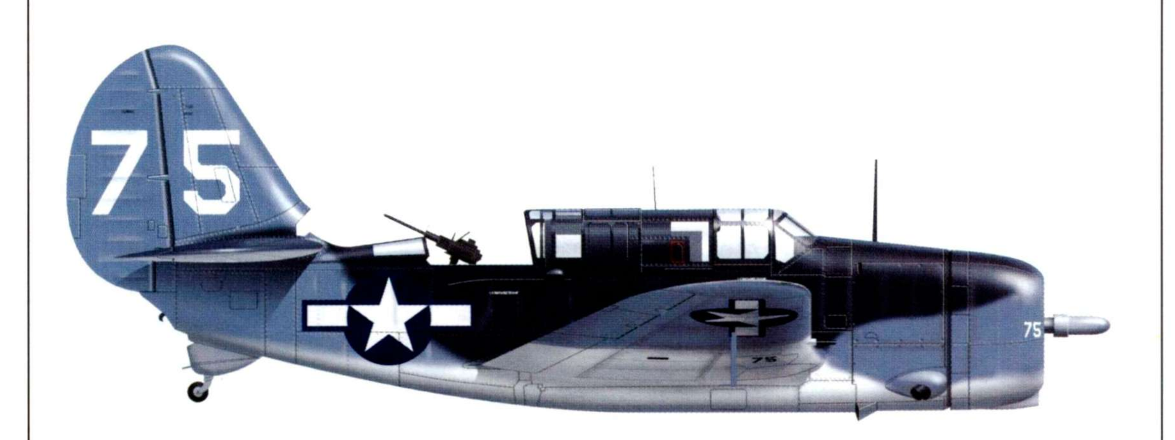
SB2C-3 2 blanco del VB-4, USS *Bunker Hill,* 13 de noviembre de 1944

El 4º Sqn. de Bombardeo fue uno de los pocos escuadrones de la Marina de los Estados Unidos que entró en combate contra las dos principales potencias del Eje. Pilotando SBD-5 el VB-4 atacó el tráfico marítimo controlado por los alemanes en Noruega mientras estuvo embarcado en el *Ranger* (CV-4) a finales de 1943. Después, una vez calificado con los SB2C, el escuadrón partió al Pacífico para combatir contra el Imperio del Japón. Durante un crucero en dos fases, el VB-4 relevó durante un corto período al 8º Sqn. de Bombardeo a bordo del *Bunker Hill* en noviembre de 1944, sustituyendo después al 15º de Bombardeo a bordo del *Essex*, en el cual permaneció hasta marzo de 1945. Mientras estuvo en el *Bunker Hill*, el VB-4 utilizó esta variante en las barras situadas encima del número del avión. A bordo del *Essex*, mantuvo la misma banda blanca del Grupo Aéreo 15 alrededor de la cola.



SB2C-4E 8 blanco del VB-16, USS *Randolph,* 30 de julio de 1945

El 16º Sqn. de bombardeo fue uno de los dos últimos escuadrones de SBD de la flota y se despidió del *Lexignton* en julio de 1944. Un año después, el VB-16 volvía de nuevo al combate, en esta ocasión volando con Helldiver desde el *Randolph* en misiones contra la flota Japonesa fondeada en Kure y otros puertos a causa de la falta de combustible. Del mismo modo que se ha indicado respecto al VB-8, los números de matrícula de los aviones estaban colocados en un lugar poco habitual, muy hacia delante en el fuselaje, con unos números adicionales de menor tamaño pintados sobre el capot y el estabilizador vertical.



SB2C-3 75 blanco del VB-19, USS *Lexington,* julio de 1944

El VB-19, que relevó a uno de los dos últimos escuadrones de SBD del Grupo Aeronaval 58, estaba resuelto a demostrar la valía del Helldiver. El escuadrón del Lt. Cdr. R. McGowan demostraría posteriormente que el SB2C-3 era ya un bombardero en picado fiable, ganándose la confianza del vicealmirante Mitscher, embarcado en el Lexington (CV-16) como comandante de los portaaviones de ataque. Con la peculiaridad de no llevar ningún distintivo de grupo aéreo, los escuadrones del CVG-19 emplearon diversos distintivos, siendo los más característicos las grandes letras mayúsculas pintadas en la cola de los bombarderos. Las graduaciones y los nombres de los pilotos y ametralladores iban pintados en blanco debajo de sus respectivas cabinas. Los Hellcat del VF-19 llevaban números pintados debajo de la cabina, mientras que los TBM Avenger del 19º Sqn. de Lanzatorpedos llevaban un triángulo invertido.



El Lt. Cdr. Richard S. McGowan, jefe del VB-19 a bordo del Lexington (CV-16) en octubre de 1944. Viste camisa y pantalones de color caqui reglamentarios de oficial de la Marina de los Estados Unidos, con las divisas correspondientes a su empleo prendidas del cuello de la camisa. El casco de McGowan es del modelo ligero tropical AN-H-15, combinado con el último modelo de gafas Polaroid B-8. Lleva calzadas unas botas "boondocker" de intendencia, y su traje de vuelo se ha completado con la adición de un chaleco salvavidas N2885.

Radio-ametrallador de marinería en el Pacifico en 1944. Vestido con la camisa de trabajo y pantalones de marinería, este marinero lleva puesto un casco de vuelo M40 con gafas Wilson Mk II. Aparte de su chaleco salvavidas N2885, también lleva puesto un paracaídas QAS y una balsa neumática AN-R2 (en la bolsa de asiento). Los guantes son del modelo ligero, lleva un revólver del calibre 38 en su funda de axila y va calzado con las botas "boondockers".

El Lt. Bob Wood, oficial de vuelo (operaciones) del VB-17, a mediados de 1943, cuando estaba destinado en la base aeronaval de Norfolk, Virginia. Lleva puesta la gorra "cuartelera" y los pantalones del uniforme de trabajo verdes de aviador naval. Obsérvese que lleva prendidas en la gorra las insignias con las divisas de su empleo y de aviador naval. Wood lleva una cazadora de vuelo reglamentaria A-2, adornada con un parche en el que lleva las alas de piloto y su nombre sobre el pecho. Lleva en la mano un chaleco salvavidas N2885 y un casco de tela, mientras que sus zapatos y guantes son de un modelo civil.

rea de adiestrar a un número de hasta 300 tripulantes a la vez, entre pilotos y ametralladores, resultaba un problema difícil de resolver.

Pero el Capt. John Crommelin, oficial a cargo del adiestramiento aéreo en la costa Oeste, tenía la solución. Para organizar el VB-98, escogió al Lt. Cdr. James D. Ramage, un veterano que había completado dos turnos de servicio a bordo del *Enterprise* y antiguo jefe del 10º Sqn. de Bombardeo; y *Jig Dog* demostró estar a la altura de aquella misión.

Cuando, aquel mes de agosto, se presentó en la base aeronaval auxiliar de Ventura, Ramage se encontró con que el jefe del Grupo Aéreo era el Cdr. Bruce Weber, antiguo jefe del VF-34. El grupo aéreo quedó formalmente establecido el 7 de noviembre de 1944, con el VF-98 y el VT-98 compartiendo también las instalaciones del Aeropuerto del Condado de Ventura. Pero, con el insuficiente espacio disponible, con pocos aviones y sin una plantilla permanente de mecánicos, estaba claro que había que hacer algo.

Por lo tanto, a primeros de diciembre, Ramage y su oficial ejecutivo, el Lt. Lou Bangs, trasladaron el escuadrón a la base aeronaval auxiliar de Los Alamitos. Sabiendo que el conocimiento del combate era esencial para el éxito de su misión de adiestramiento, Ramage consiguió que dos de sus compañeros del Enterprise se uniesen al VB-98: los Lts. Martin Carmody y Frank West. Con ellos, aquel puñado de instructores diseñó un programa de adiestramiento de 60 horas, con el apoyo del personal de mantenimiento de la 33ª Unidad de Mantenimiento Aeronaval.

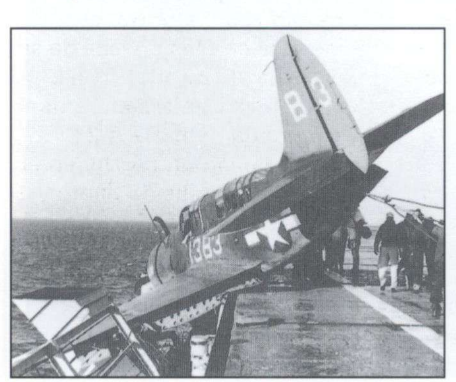
Pero a pesar de esta nueva disposición, todavía sería necesario dispersar aún más los recursos disponibles. Las prácticas de aterrizaje en cubierta se hacían en una pista del Ejército cercana, y las demás prácticas, en los aeródromos de Thermal y Twenty-Nine Palms, ambos en California, mientras que las prácticas de empleo de armas se realizaban en el Mar de Salton. Ramage terminó por tener que hacerse con un caza FM-2 Wildcat para poder supervisar las actividades en tres o cuatro instalaciones diferentes.

Finalmente, el VB-98 pudo comenzar las pruebas de calificación para operar desde portaaviones de sus alumnos. La "cubierta" a la que correspondía el turno era la del USS *Matanikau* (CVE-101), y en ella no sólo pudieron efectuarse las pruebas de calificación a la luz del día, sino que, además, los pilotos de bombardero tuvieron ocasión de realizar pasadas nocturnas, experimentando lo que era buscar la cubierta del portaaviones "a tientas" en la oscuridad de la noche.

En julio de 1945 el 98º Sqn. de Bombardeo tenía 26 SB2C-4 y SB2C-5 en los aeródromos de Los Alamitos y Thermal, y el escuadrón de bombardeo del RAG de la costa Este, contaba con 37 SB2C-4 en Grosse Ille, Michigan, y en Wildwood, Nueva Jersey, además de media docena de Corsair.

Entre tanto, en el Pacífico, el VB-100 radicado en la base aeronaval de Barbers Point, tenía sólo 18 Helldiver del "modelo 4" y del "modelo 5" –lo cual era debido a que para aquel entonces había disminuido el número de tripulaciones de Helldiver embarcadas en los portaaviones de combate–. La unidad de relevos de Saipan, el VB-99, tenía 26 SB2C o SBW. De los cuatro RAG, tres fueron disueltos casi inmediatamente después de la guerra: el CVG 99 en septiembre de 1945, y los CVG-100 y CVG-97 en febrero y marzo de 1946, respectivamente. Sin embargo, el CVG-98 sobrevivió como Grupo Aéreo 21, durando hasta agosto de 1947.

El 13 de la mala suerte. El 20 de febrero de 1944, este aparato del 13º Sqn. de Bombardeo sufrió un accidente al aterrizar sobre la cubierta del portaaviones de escolta *Charger*. Mientras los tripulantes de cubierta se afanan para recuperar el Helldiver de la pasarela, su gancho de cola está todavía agarrado en el cable de retención que se ve a la derecha de la fotografía *(Jim Sullivan)*.



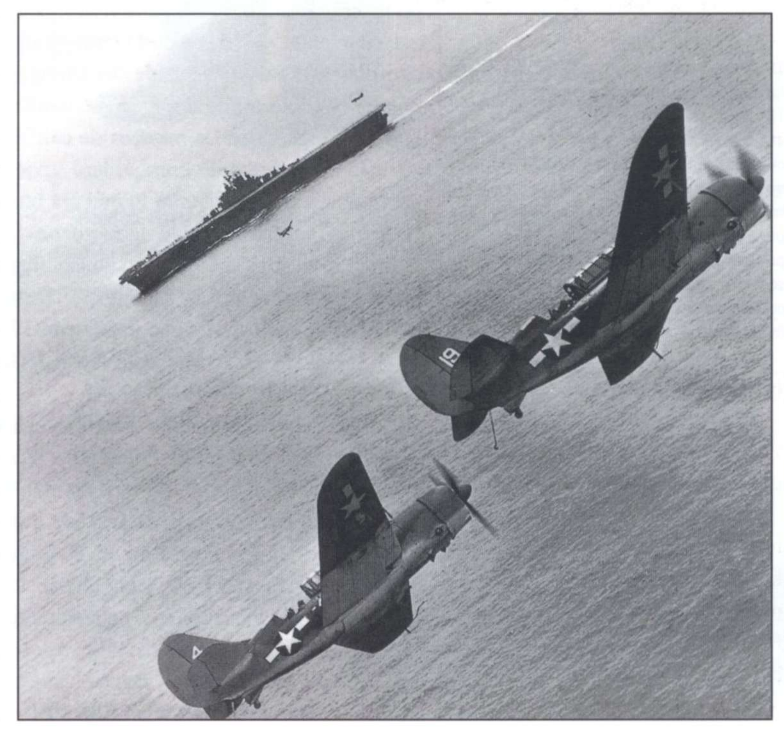
EN COMBATE

Irónicamente, el 17º Sqn. de Bombardeo entró por primera vez en combate precisamente el Día del Armisticio, el 11 de noviembre de 1943. Seis días antes, una pequeña fuerza aeronaval compuesta por el *Saratoga* (CV-3) y el portaaviones ligero *Princeton* (CVL-23) habían atacado el bastión aeronaval japonés de Rabaul, Nueva Bretaña, consiguiendo dañar varias unidades navales de superficie japonesas. El que ahora estaba en marcha era un ataque mucho mayor contra el mismo objetivo, a cargo de cuatro portaaviones más, además del *Bunker Hill*. Las tripulaciones que estaban a las órdenes del Lt. Cdr. Vose esperaban su bautismo de fuego con cierta inquietud, ya que Rabaul era la base enemiga más importante del sudoeste del Pacífico.

Los informes de inteligencia sobre el objetivo eran confusos. Con un plazo de sólo 24 horas los oficiales de Estado Mayor trabajaron a conciencia junto con los jefes de escuadrón para desarrollar un plan de ataque que abarcase las principales hipótesis en el desarrollo de la acción. La característica más sobresaliente de Rabaul era un volcán que había entrado en erupción en 1936.

Tras el toque de diana a las 03.30 horas, los aviadores del *Bunker Hill* tomaron un desayuno fuerte. Después del último *briefing* en las salas de alerta cinco y seis, los componentes del escuadrón de bombardeo recibieron consejos procedentes de dos fuentes; Vose recordó a sus hombres que debían "mantenerse en formación", mientras que el capellán del buque les citaba el Eclesiastés: "hay un tiempo para orar y un tiempo para luchar", añadiendo a continuación: ¡A por ellos!.

Vose, con W. E. Stucker como su ametrallador a bordo del avión "B-4", fue el primero en despegar seguido por 23 Helldiver (otros ocho Helldiver permanecieron en el portaaviones como fuerza de reserva para efectuar un ataque secundario o para realizar una Patrulla Aérea Intermedia). Stucher había prometido a su jefe invitarle a un cigarro puro si conseguía hacer un impacto sobre un barco japonés. Sin embargo, la misión no empezó bien ya que uno de los bombarderos (el que llevaba el código "B-27") cayó al agua, llevándose al fondo consigo al Lt(jg) R. L. Gunville (quien



Con los ganchos de cola ya preparados en su posición inferior, dos Helldiver del VB-17 se mantienen en vuelo en la ruta de aterrizaje sobre el *Bunker Hill* mientras sus compañeros de escuadrón aterrizan a bordo del portaaviones después del ataque a Rabaul el 11 de noviembre de 1943 (*Capt. Robert B. Wood*).

inicialmente formaba parte de la fuerza de reserva). Su ametrallador, E. S. Burrow, fue rescatado por un destructor.

Abriéndose paso a través de nubes de tormenta que llegaban hasta los 12.000 pies, el 17º Grupo Aéreo encontró Simpson Harbour repleto de navíos japoneses. Los Mitsubishi A6M5 Zeke estaban ya en el aire, pero los Hellcat del 18º Sqn. de Caza les salieron al paso, iniciándose un prolongado combate aéreo.

Vose se decidió por un ataque articulado en dos brigadas para producir la mayor cantidad de daños posible. Tras asignar como objetivo a la segunda brigada, al mando del oficial ejecutivo Lt. Cdr. Jeff Norman, que pilotaba el B-31, un crucero situado en la dársena exterior, asumió el mando de la primera brigada y continuó volando hacia el interior. Coordinando el ataque con los Avenger del VT-17, la brigada del oficial ejecutivo abrió sus compartimentos de bombas, desplegó los flaps de picado, cerró gases y se lanzó en picado. Los tripulantes que iban en los asientos traseros vieron cómo las dos primeras bombas alcanzaban al crucero o hacían explosión muy cerca de él, haciendo que su proa saliese del agua.

Mientras tanto, Vose continuó con la otra mitad del escuadrón hasta que los Helldiver salieron de las nubes a un cielo despejado. Avistando varios destructores y cruceros que maniobraban frente a la costa, se lanzó, junto con cuatro aviones, contra el más próximo de los dos cruceros lanzando sus bombas desde 1.300 pies. Su bomba de 454 kilos hizo explosión al costado del buque seguida rápidamente por tres impactos directos a cargo del Lt(jg) Palmer ("B-23"), del Lt. Martin ("B-12") y del Lt (jg) Gerner ("B-16").



En esta foto del veterano del VB-17 Bob Wood se le ve en la cabina de un F6F-5 del VF-92, unidad de la que fue jefe durante 1944-1945 *(Capt. Robert B. Wood).*

La segunda escuadrilla de Vose, al mando del Lt. Robert Friesz ("B-2"), escogió como objetivo un destructor. Friesz mantuvo el picado hasta el límite, y no lanzó su bomba hasta llegar a los 800 pies. La onda expansiva de la explosión hizo que su "Bestia" se zarandease y más tarde supo que había provocado la detonación de las cargas de profundidad que había en la popa del barco. Otros pilotos vieron cómo el destructor en llamas perdía velocidad mientras otros dos barcos de guerra enemigos eran también alcanzados.

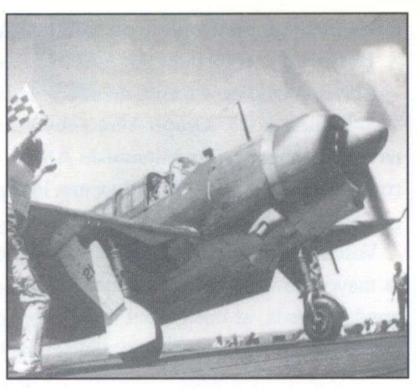
Los bombarderos casi no encontraron oposición durante su retirada –la mayor parte de los pilotos de los Zeke se conformaban con seguir a los Helldiver, como si quisiesen formarse una idea del aquel nuevo avión desconocido–. Sin embargo, un grupo compuesto por al menos tres Mitsubishi se lanzó a la caza del Lt. Chinn ("B-5"). Durante el combate de persecución que siguió, el ametrallador de Chinn, De Graff, consiguió mantener a raya a los cazas, aunque perforó accidentalmente el estabilizador vertical de su avión durante la refriega.

Veinte minutos después de que atacasen los aviones de los portaaviones, el ataque había terminado. Había sido hundido un destructor y otros tres barcos enemigos habían sufrido daños.

Durante el tiempo que duró la operación sobre Rabaul los ametralladores del VB-17 alcanzaron con sus disparos a más de media docena de Zeke, reclamando el derribo de tres de ellos y uno dañado. Más tarde, aquel mismo día, cuando regresaba de una patrulla antisubmarina, el Ens. W. H. Harris ("B-21") y su operador de radio D. W. Thompson entablaron combate con bombarderos en picado Aichi D3A que atacaban a la fuerza aeronaval norteamericana, consiguiendo derribar a uno de los *Val* y dañar a

otro. Cuando regresó a bordo del portaaviones, *Bucky* Harris fue abordado por algunos pilotos de Hellcat que insistían en que lo de derribar aviones enemigos era de su exclusiva competencia. Al parecer, Harris no se dejó impresionar por sus argumentos, ya que acabó convirtiéndose en un as al destruir cuatro aviones japoneses más pilotando Corsair desde el *Essex* en 1945.

Durante aquella jornada, el escuadrón perdió cuatro SB2C, incluyendo el de Gunville que se estrelló al despegar, dos derribados, uno por el fuego antiaéreo y otro por los cazas enemigos, y otro más que consiguió regresar al portaaviones, pero que fue lanzado al mar desde la cubierta a causa de los graves daños sufridos en combate.



Un Helldiver se va a la guerra – un SB2C-1 se prepara para la maniobra de despegue durante las operaciones de principios de 1944. Obsérvese que el oficial de lanzamiento, que lleva la bandera a cuadros, está preparado para lo peor: lleva puesto un cinturón salvavidas hinchable alrededor de la cintura y una pistola Colt M1911 del calibre 45 en la funda reglamentaria *(US Navy)*

El Lt. Robert B. Wood (a bordo del "B-6") estaba al mando de la segunda brigada, compuesta por cuatro aparatos, que iba a la izquierda de la primera escuadrilla mandada por el Lt. Cdr. Vose durante el primer ataque. Así relata sus recuerdos de aquel día:

"Cuando despegamos hacia un día radiante –con un cielo azul despejado, sin nubes, y con visibilidad ilimitada–. Del *Bunker Hill* despegaron 27 Hellcat, 23 Helldiver y 19 Avenger. Los otros dos portaaviones lanzaron su máxima fuerza de ataque. Los tres grupos aéreos se reunieron alrededor de los barcos, bajo la protección de los Hellcat que volaban a 5.000 pies por encima de los bombarderos y los aviones lanzatorpedos. En ruta ascendimos hasta 21.000 pies. En la pasada de ataque nos lanzamos en un picado de 70º, lanzamos las bombas a unos 5.000 pies y recuperamos la línea de vuelo a unos 3.000 pies. Al aproximarnos al puerto de Rabaul, localizamos varios objetivos rentables: algunos de los navíos más importantes de la Marina Imperial".

"Nuestro jefe Vose asignó como objetivo uno de los buques a cada una de las seis brigadas. A mi brigada le correspondió un crucero. Cada Helldiver llevaba cuatro bombas perforantes de 227 kilos, y mi brigada consiguió hacer al menos cuatro impactos directos en el crucero, además de otras bombas que cayeron muy cerca, que consiguieron dejarlo yéndose a pique".

"Después de terminar el ataque en picado, debíamos descender a nivel del mar y reunirnos sobre la entrada del puerto para el vuelo de regreso al portaaviones. Sin embargo, cuando ya me dirigía hacia el punto de reunión, fui atacado por una brigada de cuatro Zeke, y mientras continuaba descendiendo hacia el agua, mi ametrallador, el operador de radio jefe W. O. Haynes, Jr., derribó a dos de los Zero antes de ser gravemente herido. Una brigada de Hellcat acudió en nuestra ayuda y despachó a los otros dos cazas y yo efectué la bien conocida maniobra de salir de allí a máxima velocidad".

"Después de la batalla aérea, el vuelo de regreso al *Bunker Hill* transcurrió sin incidentes. Haynes tenía una bala alojada en la mandíbula, lo cual no ponía su vida en peligro, y pudo recuperarse más adelante. Mi SB2C tenía 130 orificios de bala ¡con una fila de impactos en el depósito de combustible autosellante que estaba situado entre Haynes y yo!".

"El ataque contra Rabaul fue el bautismo de fuego del *Bunker Hill*, de su grupo aéreo embarcado y del SB2C Helldiver. Cada una de las tripulaciones que participaron en el ataque tenía una historia que contar. Varios estuvieron cerca de no poder contarlo, y algunos no consiguieron regresar, pero todos estuvieron a la altura de la misión que se les había encomendado".

Casi dos años después de Pearl Harbor, el Helldiver había entrado en combate.

A lo largo de los cuatro meses siguientes las tripulaciones del 17º Sqn. de Bombardeo realizaron un gran número de misiones de diversa índole. Apoyaron a los Marines en Tarawa, atacaron la isla de Nauru y Nueva Irlanda, participaron en los ataques a las Marshalls y Truk. Poco antes del ataque al atolón de Kwajalein, el Lt. Cdr. Vose fue trasladado al Departamento de Aeronáutica en Washington D.C., donde su experiencia podía ser mejor aprovechada. Fue sucedido en el mando por su oficial ejecutivo, Lt. Cdr. Jeff Norman, que se hizo cargo del escuadrón durante el resto del crucero, incluyendo los ataques contra Truk y Tinian. Cuando el 17º Sqn. de Bombardeo se despidió del *Bunker Hill* el 4 de marzo, el Helldiver era todavía un instrumento imperfecto, pero era un arma probada que sería mejorada por los escuadrones que volarían tras la estela del VB-17.

Los Helldiver en el combate Aire-Aire

Los escuadrones de SB2C se anotaron 44 victorias confirmadas en combate aéreo y 14 aviones enemigos como derribos probables. El Lt. Robert B. Parker, del VB-19, fue el piloto con el mayor registro de victorias, ya que derribó tres cazas japoneses durante su crucero de combate en el *Lexington* a finales de 1944. "Zekie" Parker resultó muerto en el ataque del *kamikaze* que chocó contra el portaaviones el 5 de noviembre, destruyendo una galería del puente donde perdieron también la vida otros seis pilotos del VB-19 y cinco más resultaron heridos.

El siguiente piloto de SB2C que más derribos consiguió fue el Lt. Cdr. Arthur L. Downing, del 14º Sqn. de Bombardeo embarcado en el *Wasp*, que se anotó 1,5 victorias aéreas. Los ametralladores que más éxitos obtuvieron fueron el ARM3/c E. J. Elias, del mismo escuadrón, y el ARM3/c S. E. Wallace perteneciente al VB-17, cada uno de ellos con dos derribos confirmados.

Merece la pena resaltar el hecho de que algunos grupos aéreos traspasaron pilotos de bombardero en picado a los cazas, en muchos casos con un considerable éxito. Los aviadores del VB-14 se anotaron ocho derribos confirmados y uno probable pilotando los Hellcat del *Wasp* durante el verano de 1944, y al menos un piloto del VB-2, embarcado en el *Hornet*, consiguió un éxito similar.

Escuadrón	Portaaviones	Derribos	Probables	Dañados	Observaciones
VB-18	*Intrepid*	12	0	2	
VB-19	*Lexington*	11	1	0	
VB-14	*Wasp*	4,5	0	4	Mas 8 con los F6F
VB-17	*Bunker Hill*	4	2	3	
VB-2	*Hornet*	3	3	3	Mas 1con los F6F
VB-8	*Bunker Hill*	3	3	7	
VB-15	*Essex*	2	1	3,5	
VB-11	*Hornet*	2	0	2	
VB-7	*Hancock*	1	1	0	
VB-80	*Ticonderoga*	1	0	0	
VB-13	*Franklin*	0,5	3	0	
Total		44	14	24,5	



El Lt. *Red* Carmody, uno de los pilotos más expertos del VB-8 durante el primer periodo de combate de la unidad con *la Bestia*.

En esta tabla se indican detalladamente, unidad por unidad, todos los derribos obtenidos por los SB2C. La mayoría de estas victorias fueron conseguidas por los pilotos, con 24,5 del total, además de otras 3,5 compartidas con sus ametralladores, quienes, por sí solos, consiguieron 16 derribos.

Una ventaja que el SB2C tenía respecto al SBD era su mayor velocidad, factor que impulsó al Lt. *Red* Carmody, del VB-8, a intentar la interceptación de un Mitsubishi G4M *Betty* cerca de Palau el 31 de marzo de 1944:

"Por la tarde, conseguí que el CAG me autorizase a regresar, con uno de mis compañeros de ala a quien se le había atascado una bomba, para hacer otra pasada de bombardeo. En el momento de la recuperación, cuando estaba volando bajo sobre el mar, localicé un bombardero bimotor procedente del Oeste. Se trataba de un *Betty.* El piloto viró hacia el Oeste y empezó a descender para volar a poca altura del mar. Dije a mi ametrallador que cerrase su escotilla para reducir así la resistencia aerodinámica, conseguí acercarme hasta que estuvo dentro del alcance de mis cañones de 20 mm y abrí fuego. Después de una ráfaga corta, los cañones se interrumpieron, pero continué persiguiendo al *Betty* mientras intentaba hacer que mis armas volviesen a funcionar. Por suerte para mí, no recibí fuego defensivo del ametrallador de cola".

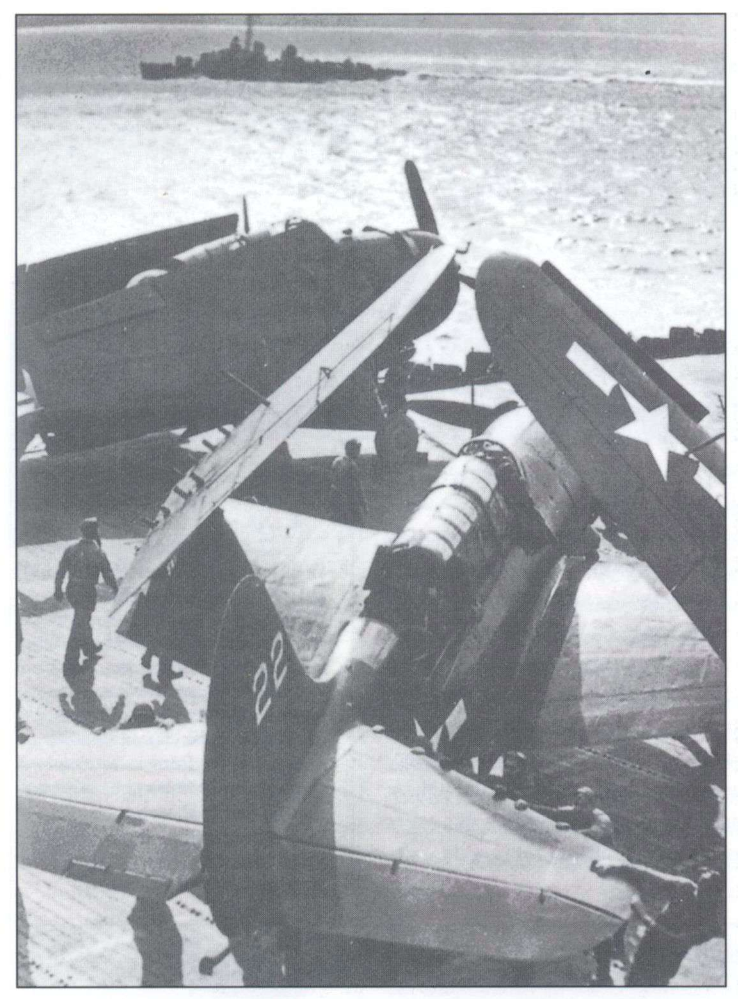
"Me sentí tan frustrado que decidí sobrepasar al *Betty* y que mi ametrallador le disparase con su montaje doble de ametralladoras de 7,62 mm. Cuando estuve lo bastante cerca como para ver al piloto, dije al ametrallador que abriese la escotilla y lo derribase. Pero al abrir la escotilla *la Bestia* perdió velocidad bruscamente y no pudimos derribarlo. De no haber sido porque estábamos escasos de combustible, ¡todavía estaría persiguiendo a aquel *Betty*!".

"Según recuerdo, había alcanzado una velocidad de unos 210 nudos (394 Km/h) al sobrepasar al bombardero. Esto no habría sido posible con el Dauntless. Aquel fue un incidente muy decepcionante, pero, sin embargo, fueron 20 excitantes minutos de combate".

Tres semanas después, durante la operación de Hollandia, otro *Betty* se cruzó en el camino de los Helldiver. El Lt. Harold L. Buell iba al frente de nueve aparatos del VB-2 procedentes del punto de reunión tras realizar una misión de apoyo próximo a tierra cuando un G4M fue avistado volando a poca altura de la superficie del mar. Según Buell informó más tarde: "Sin considerar siquiera avisar a nuestros cazas en la zona, puse a la escuadrilla en formación de ala a la derecha y me lancé al frente de ellos en columna contra el incauto fantasmón".

El Mitsubishi, que volaba a apenas 20 metros del agua, no tenía espacio para maniobrar. Buell fue el primero en iniciar el ataque lateral desde arriba. Sus proyectiles de 20 mm hicieron saltar la cubierta de la torreta superior, y a continuación cada uno de los Helldiver que le seguían lanzó una ráfaga con sus cañones hasta que el bombardero se estrelló en el mar, explotando con el impacto. Los *Lobos de Mar* se habían anotado su segundo derribo, después del primero que se produjo sobre Peleliu el 30 de marzo.

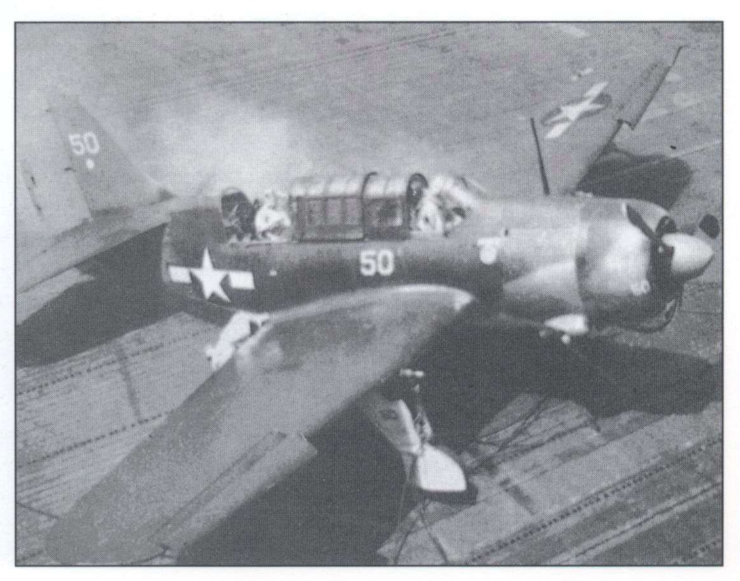
Sin embargo, se suscitó la cuestión de cómo debía repartirse aquella victoria entre nueve aviones, todos los cuales habían disparado contra el infortunado *Betty*. Finalmente se decidió atribuir oficialmente el derribo a los tres últimos pilotos que habían efectuado la pasada, ¡los cuales estaban todavía disparando cuando el bombardero cayó al agua!



Los Helldiver tuvieron ocasión de enfrentarse con una enorme variedad de aviones enemigos. No menos de 15 tipos de aviones japoneses estaban representados entre los 44 aviones enemigos derribados, estando la lista encabezada por los *Zeke*, *Oscar* y *Betty*. Pero desde finales de 1944 las oportunidades de las tripulaciones de Helldiver de entrar en combate contra aviones enemigos quedaron severamente reducidas, ya que un número cada vez mayor de cazas embarcados perfeccionó su técnica de escolta. Los últimos encuentros armados de los SB2C con objetivos aéreos se produjeron probablemente durante los ataques contra Tokio que tuvieron lugar en febrero de 1945. De hecho, durante los ocho últimos meses de guerra, sólo hay constancia de que fuesen derribados en combates aéreos dos bombarderos en picado y cinco aviones lanzatorpedos de la Marina.

Los resúmenes mensuales de la Marina indican que 17 SB2C fueron derribados por aviones japoneses, siendo los dos últimos Helldiver pertenecientes al VB-20 que fueron derribados sobre Formosa en enero de 1945. Según indica un informe de posguerra otro SB2C más fue derribado en combate aéreo, pero se carece de detalles.

El SB2C Helldiver y el Grumman TBF Avenger eran socios en la misión de ataque en los escuadrones embarcados en portaaviones. En 1944, estos "compañeros de equipo", a bordo de un portaaviones de la clase *Essex* sin identificar, están siendo colocados en posición por los tripulantes de cubierta, que están redistribuyendo los aparatos sobre la cubierta de vuelo preparando el siguiente lanzamiento *(Philip Jarret)*.



Un SB2C-1C del 2º Sqn. de Bombardeo que ha sido detenido por la barrera de seguridad a bordo del USS *Hornet* (CV-12) el 24 de abril de 1944. El aparato número 50 es inusual respecto a que parece llevar el emblema del escuadrón y las insignias de la misión delante de la cabina del piloto. El despliegue del *Hornet* se prolongó desde marzo a septiembre de 1944 e incluyó la campaña de las Marianas *(Tailhook)*.

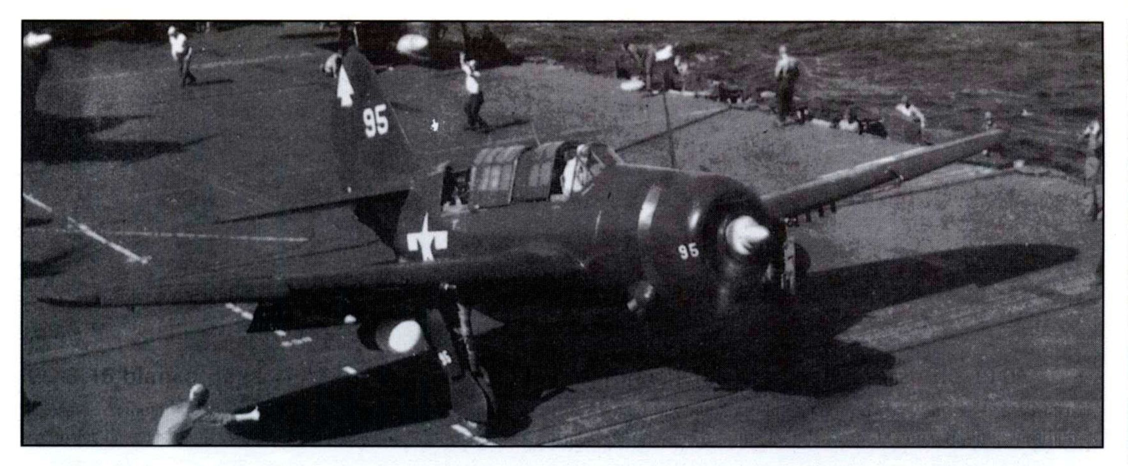
HASTA TOKIO Y MÁS ALLÁ

Desde la incursión de Doolittle, en abril de 1942, las islas del Japón habían permanecido inmunes a los ataques aéreos lanzados desde portaaviones. Pero casi tres años después de que 18 B-25 bombardeasen Tokio, Yokohama y Nagoya, los portaaviones de ataque de la Marina de los Estados Unidos regresaron a las aguas imperiales en cantidades jamás soñadas por las tripulaciones que despegaron del *Hornet* (CV-8). Entre el 16 y el 17 de febrero de 1945, los 16 portaaviones del 38º Grupo Aeronaval embarcaron más de 1.000 modernos aviones de combate entre los que se contaban 135 Helldiver. Entre las unidades que partieron a las costas del Japón estaba el VB-17 a bordo del segundo *Hornet* (CV-12), de vuelta en el combate 11 meses después de su despedida del *Bunker Hill* tras completar el primer despliegue de los Helldiver.

Durante los dos días de ataques contra aeródromos y otros objetivos situados en la llanura de Tokio, los diez escuadrones de SB2C llevaron también a cabo operaciones de exploración y patrullas antisubmarinas. A pesar de los intensos combates aéreos, los Helldiver fueron interceptados, quizás por última vez, por aviones enemigos. La tarde del día 16, los aparatos del VB-9 procedentes del *Lexington* escoltaron a dos cazas dañados cuando se retiraban tras los ataques contra la fábrica de aviones Nakajima en Ota.

El tripulante del asiento trasero del avión de jefe de brigada tomó esta fotografía de los otros cinco Helldiver del VB-3 que componían su formación. Probablemente se trate de la invasión de Iwo Jima en febrero de 1945, debido al gran número de lanchas de desembarco y a la carga exterior de bombas que se aprecia en los aparatos, que incluye bombas de 113 kilos dispuestas en los soportes de las alas *(Tailhook).*





Un SB2C-4E se prepara para ser lanzado desde la cubierta del USS *Bennington* (CV-20) en febrero de 1945. Este Helldiver del VB-82, fácilmente identificable por el "árbol de Navidad" que constituye el emblema del grupo, lleva su radar AN/APS-4 bajo el ala izquierda, así como un único cohete aéreo de alta velocidad (HVAR). El escuadrón permaneció a bordo hasta mediados de junio, habiendo participado en las operaciones contra Iwo Jima, las islas del Japón y Okinawa *(Tailhook)*.

Los pilotos del *Randolph* (CV-15) atacaron un objetivo similar. El Grupo Aéreo 12, al que se había asignado como objetivo la fábrica de motores de avión de Tachikawa al noroeste de Tokio, encontraron mejores condiciones meteorológicas sobre tierra pero, según uno de los pilotos del VB-12, "Íbamos esquivando de izquierda y derecha, arriba y abajo, y había fuego antiaéreo por todas partes". Poco después, dos ametralladores del 12º Sqn. de Bombardeo combinaron sus disparos contra un avión de transporte *Topsy,* que fue considerado como derribo probable, cerca de la base aeronaval de Kasumi. De regreso hacia el Grupo Aeronaval, los Helldiver consumieron la mayor parte de la munición que les quedaba contra los barcos que se encontraban fondeados en la bahía de Tokio.

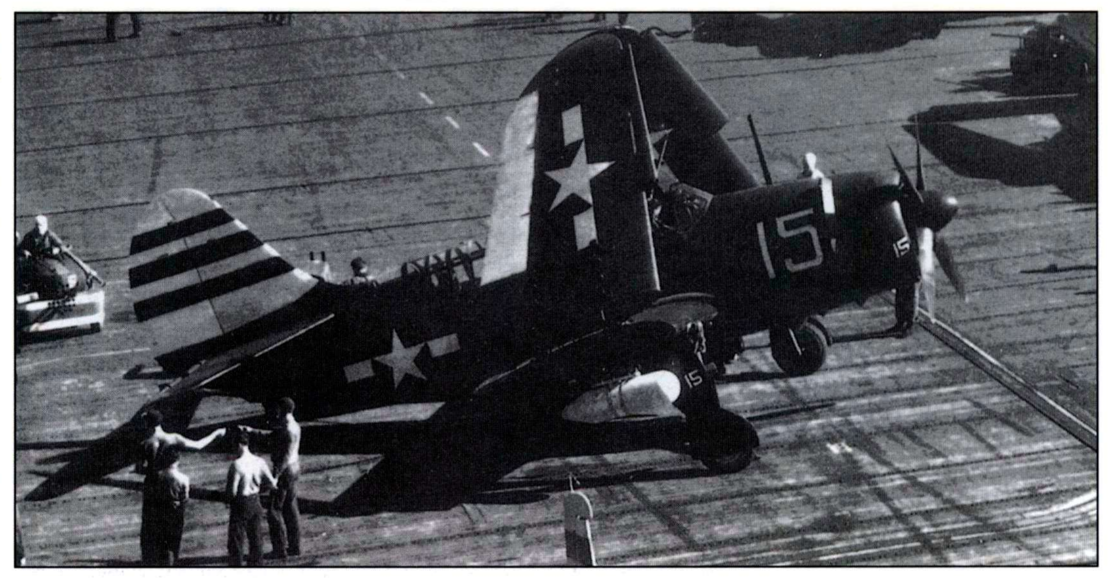
Poco después del mediodía del día siguiente, durante los ataques contra la fábrica de motores de Tachikawa, un ametrallador del 3º Sqn. de Bombardeo alcanzó con sus disparos a un *Oscar* que reclamó como derribó probable.

Sin embargo, estos hechos eran excepcionales, ya que los Corsair y Hellcat embarcados en los portaaviones acumularon una enorme cantidad de victorias contra los aviones de la Marina y la Fuerza Aérea japonesas. El primer día de ataques, el 16 de febrero, se contabilizaron 270 derribos, la segunda mayor marca conseguida en un solo día por los cazas de la Marina, sólo superada por la conseguida durante "La caza del Pavo" de las Marianas (los escuadrones de Hellcat del 58 Grupo Aeronaval reclamaron más de 350 aparatos japoneses derribados el 19 de junio de 1944).

Durante las operaciones del 16 y 17 de febrero sólo se perdieron cinco SB2C, todos ellos por causas operacionales. Tres de ellos pertenecían al



El 17º de Bombardeo, el primer Sqn. de SB2C que entró en combate, fue también la primera unidad que regresó al Pacífico para un segundo turno de servicio. Embarcado en el *Hornet* para el despliegue de 1945, el VB-17 llegó hasta el mismo Japón. Estos SB2C-3 se están preparando para lanzarse contra la isla de Honshu el 16 de febrero de 1945 *(Us Navy)*.



VB-12 embarcado en el *Randolph*, mientras que los otros dos procedían del VB-84 embarcado en el *Bunker Hill*. Los siguientes escuadrones de SB2C participaron en las operaciones contra Tokio e Iwo Jima en febrero de 1945:

VB-3	*Yorktown*	SB2C-3, -4	Cdr. J. T. Lowe
VB-4	*Essex*	SB2C-3	Lt. Cdr. C. V. Johnson
VB-9	*Lexington*	SB2C-4	Lt. Cdr. T. F. Schneider
VB-12	*Randolph*	SB2C-4E	Lt. Cdr. R. A. Embree
VB-17	*Hornet*	SB2C-3	Lt. Cdr. R. M. Ware
VB-80	*Hancock*	SB2C-3	Lt. Cdr. E. L. Anderson
VB-81	*Wasp*	SB2C-3, SBW-3	Lt. Cdr. H. P. Lanham
VB-82	*Bennington*	SB2C-4	Lt. Cdr. H. Wood
VB-84	*Bunker Hill*	SB2C-4	Lt. Cdr. J. P. Conn

Estos mismos escuadrones de SB2C- fueron los encargados de proporcionar apoyo aéreo próximo a tres divisiones del Cuerpo de Marines durante los duros y sangrientos combates de Iwo Jima. Las islas Bonin, situadas a unos 1.200 kilómetros al sur de la isla de Honshu, se consideraban un importante hito en el camino hacia la bahía de Tokio. Desde allí empezaron a operar en marzo los P-51D de la 7ª Fuerza Aérea, proporcionando escolta a los B-29, con base en las Marianas, que se dirigían a bombardear la capital enemiga.

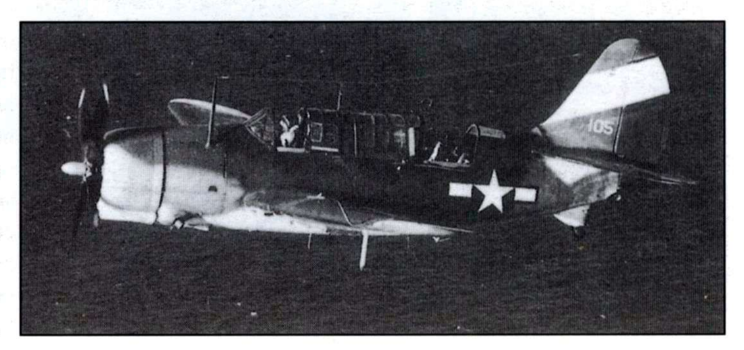
Las inconfundibles franjas blancas pintadas en la cola y los alerones del mismo color del 12º Sqn. de Bombardeo lo señalan como perteneciente al nuevo portaaviones de la clase *Essex Randolph* (CV-15). El VB-12, que entró en combate por primera vez durante los ataques contra objetivos situados en la llanura de Tokio el 16-17 de febrero de 1945, permaneció a bordo del *Randy* hasta el final del mes de mayo *(Tailhook).*

Un SB2C-3 del 9º Sqn. de Bombardeo durante la segunda parte de su crucero de 1945. Desplegado inicialmente en el *Lexington* del 3 de febrero al 6 de marzo de 1945, el Grupo Aéreo Embarcado 9 se trasladó posteriormente al *Yorktown* por el resto de su despliegue, que terminó el 16 de junio. El escuadrón había volado anteriormente con los Dauntless desde el *Essex* en 1943-1944, celebrando el primer aniversario del importante ataque contra unidades navales de superficie enemigas que tuvo lugar en el atolón de Truk con el bombardeo de objetivos situados en los alrededores de Tokio el 16 de febrero de 1945 *(Tailhook).*

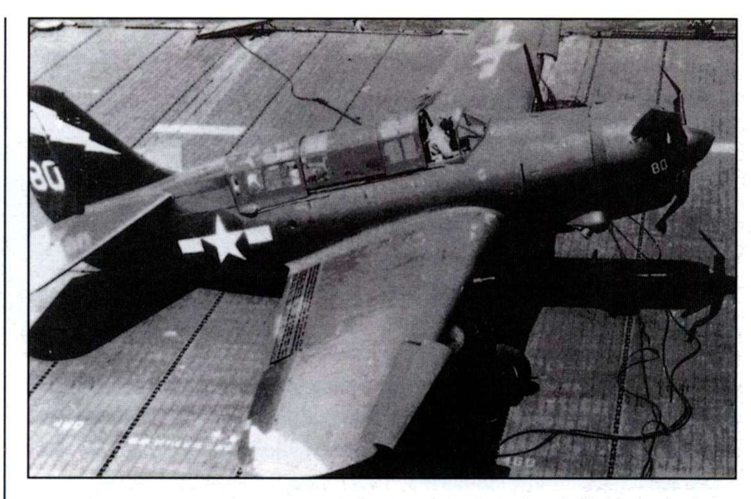
Okinawa

Para la Operación *Iceburg* (la invasión de Okinawa) fueron embarcados en los portaaviones de ataque nueve escuadrones de SB2C. Para entonces, casi todos ellos estaban dotados de los nuevos SB2C-4 o los SB2C-4E equipados con radar.

Okinawa, situada a 480 kilómetros al suroeste de Honshu en la ca-



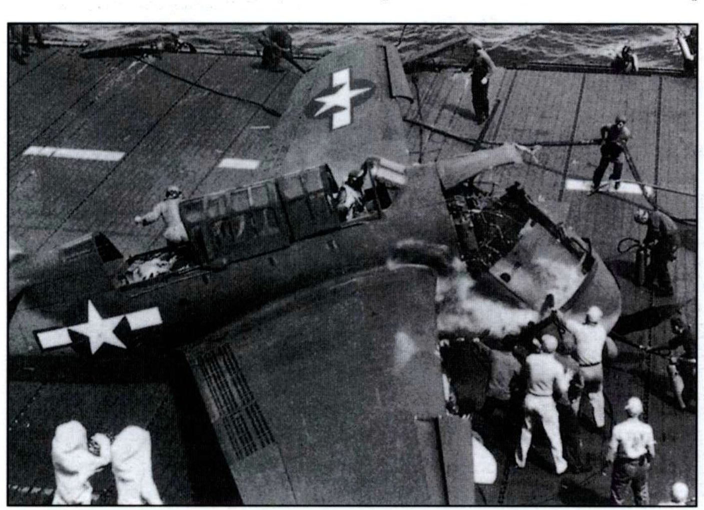
Este SB2C-4E del VB-85 capotó sobre la cubierta del *Shangri-La* (un nuevo portaaviones de la clase *Essex*) al regresar de una incursión de bombardeo contra Okinawa en mayo de 1945. El emblema del rayo pintado en la cola que llevaban las unidades pertenecientes al CVG-85 era uno de los más fácilmente reconocibles de la fase final de la contienda.



dena de islas Ryukyu, era el último trozo de territorio japonés propiamente dicho. No cabía duda sobre que el Cuartel General Imperial no escatimaría ningún esfuerzo para defender Okinawa desde el mar y desde el aire, y también en tierra firme. En la campaña de Okinawa, entre abril y junio de 1945, participaron las siguientes unidades:

VB-5	*Franklin*	SB2C-4E	Lt. Cdr. J.G. Sheridan
VB-6	*Hancock*	SB2C-3/3 E. -4/4E	Lt. Cdr. G.P. Chase
VB-9	*Yorktown*	SB2C-4	Lt. Cdr. T. F. Schneider
VB-10	*Intrepid*	SB2C-4E	Lt. Cdr. R. B. Buchan
VB-17	*Hornet*	SB2C-3, -4	Lt. Cdr. R. M. Ware
VB-82	*Bennington*	SB2C-4E	Lt. Cdr. H. Wood
VB-83	*Essex*	SB2C-4	Lt. Cdr. D. R. Berry
VB-84	*Bunker Hill*	SB2C-4/4E	Lt. Cdr. J. P. Conn
VB-85	*Shangri-La*	SB2C-4E	Lt. Cdr. A. L. Maltby, Jr.
VB-86	*Wasp*	SB2C-4	Lt. Cdr. P. R. Nopby
VB-87	*Ticonderoga*	SB2C-4E	Lt. Cdr. F. N. Kanaga

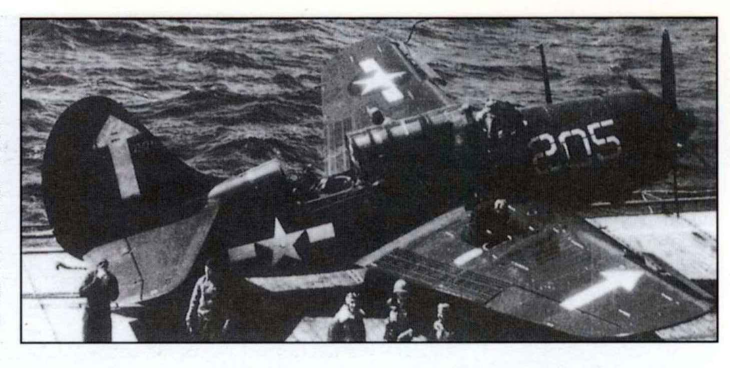
Un ametrallador del VB-85 "salta" de su avión, que ha sufrido la rotura de la sección del motor tras haber sido detenido por la barrera de seguridad a bordo del *Shangri-La* el 6 de marzo de 1945. Los equipos contra incendios están lanzando agua sobre el motor y las secciones próximas para impedir que se produzca un incendio a causa de la rotura de los conductos de combustible *(Jim Sullivan)*.



Los escuadrones de Helldiver estarían sometidos a una gran presión para satisfacer los diversos requisitos que imponían las misiones que tendrían que realizar en Okinawa. Con sus dotaciones reducidas a 15 aparatos por portaaviones a causa de los ataques suicidas de los *kamikazes,* las tripulaciones de los SB2C recibieron instrucciones para realizar ataques contra navíos de superficie, patrullas antisubmarinas, apoyo a las fuerzas terrestres y una amplia variedad de misiones especiales.

El día "L" en Okinawa fue el 1 de abril de 1945. Adiestrados en las tácticas de apoyo aéreo próximo, los escuadrones de bombardeo operaron en apoyo de las unidades de infantería del Ejército y del Cuerpo de Marines a tra-

vés de una sofisticada red de apoyo aéreo. Controladores aéreos en vuelo y desde tierra dirigían a los bombarderos hasta sus objetivos, donde las tropas identificaban las líneas propias por medio de paneles de colores y botes de humo. Los pilotos de los bombarderos en picado buscaban especialmente objetivos de precisión, como trincheras japonesas, emplazamientos de armas o incluso pozos de tirador.



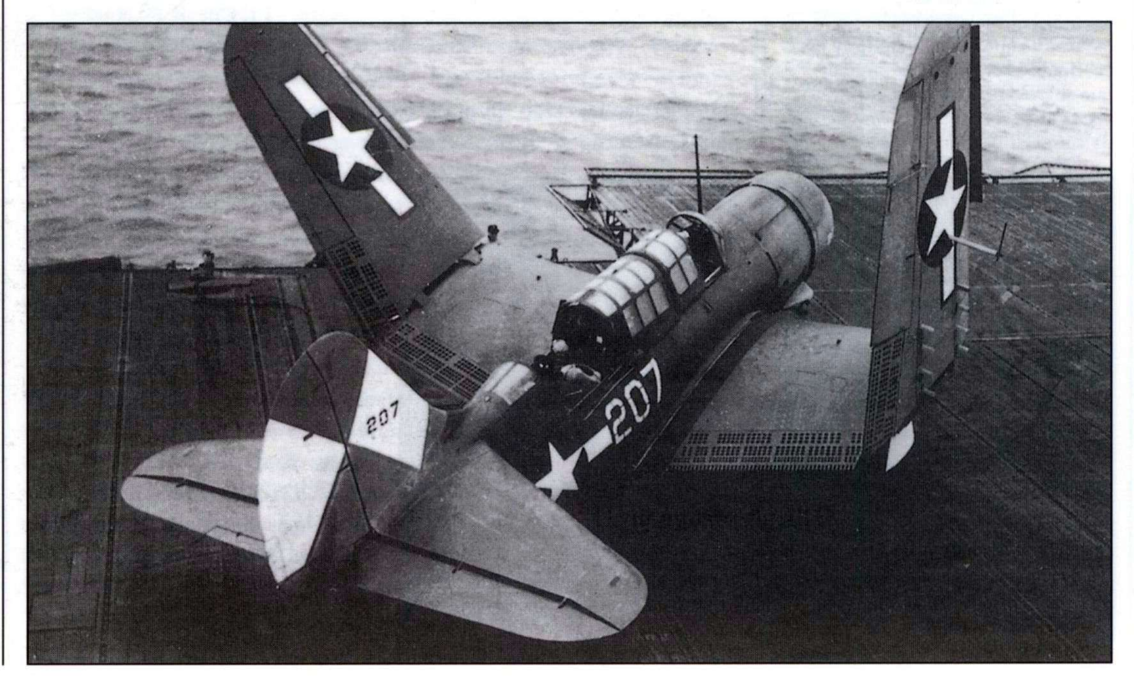
Los artificieros del *Bunker Hill* preparan a una *Bestia* del VB-84 para otra misión el 18 de marzo de 1945. En este período de la guerra, algunos portaaviones habían empezado a utilizar números de identificación de tres dígitos en sus aparatos, correspondiendo al escuadrón de bombardeo los que estaban en torno al 200, a pesar del hecho de que la mayor necesidad de defensa aérea había limitado la dotación de la mayoría de los portaaviones a sólo 15 Helldiver. El 84º de Bombardeo participó en los ataques contra las islas del Japón y contra el *Yamato,* antes de que el *Bunker Hill* sufriese los devastadores daños producidos por los ataques de dos *kamikazes* el 11 de mayo *(Tailhook).*

Aunque las primeras oleadas de desembarco encontraron relativamente poca oposición, muy pocos jefes aliados pensaban que esta situación fuese a durar demasiado. Durante los dos días siguientes, quedaría claro que no se equivocaban: el 6 de abril se desencadenó contra la flota de invasión uno de los mayores ataques suicidas de toda la guerra. 18 barcos fueron hundidos o resultaron dañados, y los cazas embarcados llegaron a reclamar más de 250 aviones derribados.

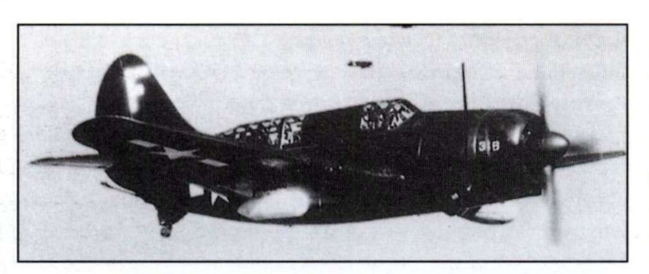
Al día siguiente tuvo lugar el último ataque aéreo importante contra buques de guerra japoneses maniobrando en mar abierto. La Marina Imperial había enviado al super acorazado *Yamato,* junto con un crucero ligero y un escuadrón de destructores con la misión de atravesar los grupos aeronavales norteamericano y británico para encallar sus barcos en la costa Norte de Okinawa. Una vez allí los buques de guerra inmovilizados se convertirían en baterías de artillería pesada imposibles de echar a pique.

Localizada en el mar por los Martin PBM Mariners y seguida por los exploradores de los portaviones, la flotilla encabezada por el *Yamato* fue atacada por 386 aviones de la TF-38 –casi el número exacto de aviones procedentes de los portaaviones japoneses que habían atacado Pearl Harbor–.

Éste es uno de los aparatos del VB-83 a bordo del *Essex* al principio de la invasión de Okinawa el 1 de abril de 1945. El VB-83, que se embarcó en este portaaviones en marzo, operaba todavía desde este veterano portaaviones al final de las hostilidades, en agosto *(Tailhook).*



En estos ataques participaron cuatro escuadrones de SB2C: el 9º Sqn. de Bombardeo del *Yorktown*, el VB-10 procedente del *Intrepid*, el VB-83 del *Essex* y el VB-84 del *Bunker Hill*. Los coordinadores de ataque se mantenían volando en círculo sobre los diez buques enemigos asignando objetivos a cada grupo aéreo –una tarea complicada por los relativamente bajos techos de nubes y por la mala visibilidad–. De los cuatro escuadrones de Helldiver, dos se lanzaron contra el mismo *Yamato*, el VB-83 y el VB-10.



Los SB2C-4 del 83º de Bombardeo cambiaron el "doble diamante" que era el emblema del grupo aéreo, por la letra "F" siguiendo las normas para los distintivos de la Marina que entraron en vigor en julio. Obsérvese que este Helldiver muestra indicios de que se ha utilizado demasiada pintura para pintar la recién aplicada letra.

Los aviadores del *Essex* fueron recibidos por los disparos de cañones antiaéreos de todo tipo de calibres, entre los que no faltaron las espectaculares explosiones en el aire procedentes de las enormes piezas de 457 mm de los montajes de torre del acorazado. Cuando los bombarderos lanzatorpedos TBM estuvieron en posición, los Helldiver se lanzaron en picado desde una altura de sólo 6.000 pies en un ataque coordinado cuya intención era dividir las defensas del enemigo. En picados de 65º a 80º, y lanzando las bombas a una altitud de 1.500 a 2.000 pies, el VB-83 informó haber conseguido cuatro impactos directos con bombas perforantes sobre el *Yamato*.

Entretanto, al 9º Sqn. de Bombardeo se le había asignado el crucero ligero *Yahagi*. Aunque uno de los SB2C fue derribado durante el ataque, los pilotos del *Yorktown* se lanzaron en picado por la popa y entre los trece aviones consiguieron ocho impactos directos y cinco impactos próximos contra su objetivo. Reagrupándose al norte del crucero que empezaba a irse a pique, los Helldiver viraron en circulo y ametrallaron la zona mientras se dirigían al punto de reunión con el resto del grupo aéreo. El *Yahagi* terminó haciendo explosión y se hundió aquella tarde.

Entre los últimos escuadrones que alcanzaron el objetivo estaba el VB-10 procedente del *Intrepid*, uno de los más antiguos escuadrones de bombardeo de la flota. Esta unidad, que tenía una gran experiencia, ya que había realizado anteriormente dos despliegues de combate a bordo del *Enterprise*, atacó al *Yamato* con sed de venganza. Algunos SB2C fueron dañados por el fuego antiaéreo, pero los pilotos continuaron sus ataques aumentando el castigo sufrido por el enorme acorazado.

En total, este último coletazo costó a la, en otro tiempo invencible, Marina Imperial la pérdida del *Yamato*, del *Yahagi* y de cuatro destructores. Aquel día fueron derribados siete Helldiver, entre los cuales estaban tres del VB-17 embarcado en el *Hornet* –el primer escuadrón de SB2C que estaba de nuevo en el frente, al mando del Lt. Cdr. R. M. Ware–.

Este SB2C-4 del VB-87 cayó al agua cerca del *Ticonderoga* (CV-14) el 6 de junio de 1945. El piloto y el ametrallador están tratando de salir del Helldiver que se hunde. Estos aparatos se mantenían a flote durante dos o tres minutos, dependiendo de la cantidad de combustible que quedase en sus depósitos *(Tailhook).*

El informe del VB-83

El VB-83 embarcado a bordo del *Essex*, presentó un informe al final de la campaña de Okinawa en junio de 1945. Dado que a los SB2C se les asignaba con frecuencia misiones de apoyo aéreo próximo, resulta interesante conocer cuál era la opinión oficial del escuadrón al respecto:



"No se cree que los escuadrones de bombardeo embarcados hayan sido empleados de la mejor ma-

nera posible en las misiones de apoyo aéreo en Okinawa. Las principales dificultades se han debido a que las CASCU (Unidades de Control del Apoyo Aéreo Próximo) no han sido capaces de asignar los objetivos con la debida antelación, lo cual se ha traducido en largos periodos en vuelo orbital seguidos por ataques urgentes a toda prisa; a la imprecisión de las cartas de apoyo aéreo y a las consiguientes dificultades para situar los objetivos; a las peticiones de la Unidad de Apoyo Aéreo Próximo de reconocer zonas y atacar objetivos de oportunidad, y a la designación como objetivo de poblaciones. Se ha observado que dos de los factores más importantes que contribuyen al éxito de las misiones de apoyo aéreo son la moral y el interés del piloto. Si tienen que orbitar durante una hora y media y después responder a una petición urgente de ataque, o si se les asigna la misión de bombardear poblaciones, su moral se viene abajo. Normalmente están deseosos de que se les asignen objetivos puntuales, como asentamientos de artillería o morteros, si éstos han sido correctamente señalados por el observador o coordinador aéreo, y tienen que pasar todo el periodo atacando, lanzando una bomba cada vez y efectuando pasadas de ametrallamiento metódicamente. El coordinador aéreo debe disponer de tiempo suficiente para indicar los errores, o desplazar el centro de impactos, si es necesario. Se sugiere que la CASCU asigne a los escuadrones de bombardeo de los portaaviones los objetivos más difíciles, ya que se estima que cuanto más difícil sea la misión, mejores serán los resultados. Siempre que sea posible, los portaaviones deben ser informados de los posibles objetivos con 24 horas de antelación con el fin de preparar adecuadamente el *briefing* previo a cada misión".

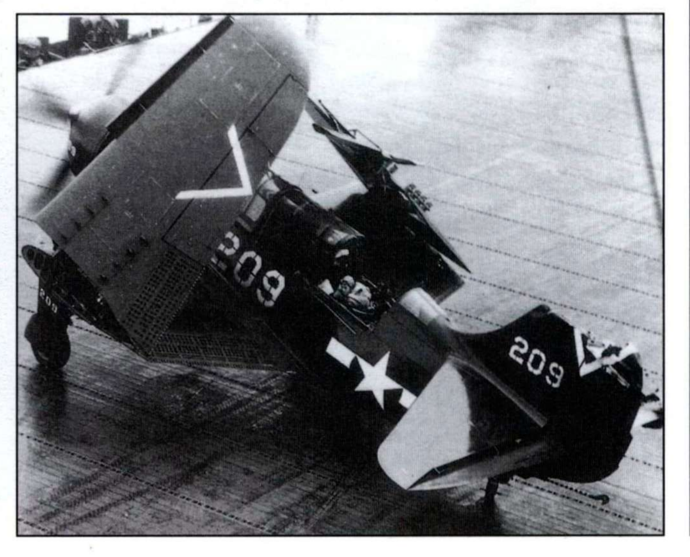
"El SB2C a plena carga no es un avión adecuado para localizar objetivos. Su radio de viraje es demasiado grande y es difícil que pueda efectuar las maniobras evasivas necesarias llegado el caso. Se sugiere que el cometido de localizar objetivos sea asignado a los cazas".

"Asimismo, se sugiere que podrían obtenerse mejores resultados si, siempre que sea posible, el coordinador aéreo para las misiones de las unidades de los portaaviones de ataque aterrizase en un aeródromo para establecer contacto con las CASCU".

Durante los meses que estuvo a bordo del *Essex*, el VB-83 perdió 13 hombres entre pilotos y ametralladores, además de 9 aparatos. Su jefe, el Lt. Cdr. David Berry, perdió la vida en combate, junto con su ametrallador, durante un ataque realizado el 13 de mayo contra el aeródromo y la base de hidroaviones de Saeki. La defensa aérea más intensa con que se encontró la unidad fue sobre el puerto de Yokosuka el 18 de julio durante el ataque contra el acorazado *Nagato.* En aquella operación, el VB-83 perdió al Ens. Ernest Baker, que fue capturado y otros ocho SB2C del Grupo aeronaval fueron derribados.

Ningún avión enemigo interceptó a los bombarderos del 83° Grupo Aéreo, de modo que los ametralladores de los SB2C só-

Esta *Bestia* del 87° de Bombardeo tuvo más suerte que el número 203, que veíamos en la página anterior, ya que, al menos, consiguió regresar a bordo del "Tico" el 25 de julio a pesar de los graves daños que había sufrido. Además de la evidente pérdida de parte del timón vertical y del timón de dirección, el alerón derecho está también desprendido. Obsérvese que el anterior distintivo del triángulo invertido ha dado paso a la letra "V", repetida en la cola y en la superficie inferior del ala izquierda *(Tailhook).*

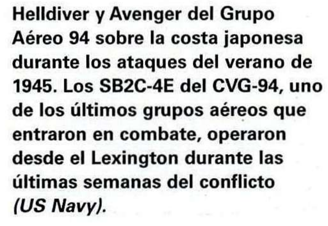




Con el gancho de cola todavía colgando, el aparato número 205 del VB-87 parece haber rebotado al entrar en contacto con la cubierta, no ha enganchado los cables de retención y ha sido detenido por una de las barreras de seguridad. Dos de las palas de la hélice se han doblado alrededor de los cables de acero, y el capot del motor se ha desplazado hacia dentro a causa del impacto *(Jim Sullivan).*

lo utilizaron sus montajes dobles de ametralladoras de 7,62 mm contra objetivos de superficie. Cuando parecía probable que el fuerte fuego de artillería antiaérea estuviera controlado por radar, era frecuente que los tripulantes llevasen bolsas llenas de tiras de aluminio de 70 cm de longitud que vaciaban en el aire para producir falsos ecos en los sistemas de radar.

Después del Día-VJ (día de la victoria sobre el Japón), las operaciones de "bombardeo" se hicieron mucho más agradables. El escuadrón cargó los compartimentos de bombas con víveres, dulces y cigarrillos para efectuar "entregas de correo aéreo" a los prisioneros de guerra internados en los campos de Japón. La jubilosa respuesta de



Helldiver y Avenger del Grupo Aéreo 94 sobre la costa japonesa durante los ataques del verano de 1945. Los SB2C-4E del CVG-94, uno de los últimos grupos aéreos que entraron en combate, operaron desde el Lexington durante las últimas semanas del conflicto *(US Navy).*

los hambrientos y demacrados prisioneros de guerra se notaba incluso desde el aire.

Irónicamente, un piloto de SB2C estableció una marca duradera en la aviación naval también durante la siguiente guerra. El 3 de julio de 1950 dos aviadores del VF-51 que pilotaban F9F-2 del Valley Forge (CV-45) derribaron un par de Yak-9 de Corea del Norte –las primeras victorias en el aire de los reactores de la Marina de los Estados Unidos–. El Lt. Leonard Plog, antiguo miembro del VB-83, fue quien consiguió el primer derribo.



El 16° Sqn. de Bombardeo entró finalmente en combate dotado de los Helldiver tras haber realizado uno de los dos últimos cruceros con los Dauntless desde el *Lexington* en 1943-44. Estos SB2C-4E, con el código "L" del *Randolph* pintado en la cola, vuelan cerca del Monte Fuji el 30 de julio de 1945. El VB-16 prestó servicio a bordo de este portaaviones durante los dos últimos meses de hostilidades, del 17 de junio al 15 de agosto. Durante ese periodo se llevaron a cabo ataques desde portaaviones contra los restos de la Marina Imperial Japonesa, que en su mayor parte estaba fondeada en el puerto de Kure a causa de la falta de combustible *(Tailhook).*

La agonía del *Bunker Hill*

Los Helldiver combatieron en la guerra no sólo en el aire contra las unidades de la flota japonesa y en el cielo sobre remotas bases o sobre las islas del Japón. Para algunos escuadrones de SB2C, lo peor de la guerra tuvo lugar en el mar, en sus propios portaaviones. Con mucho, el ejemplo más dramático fue el de la horrorosa experiencia vivida por el VB-84 frente a las costas de Okinawa.

La mañana del 11 de mayo de 1945, el *Bunker Hill* había establecido el estado de Alerta Uno, que significaba un periodo tranquilo, y se habían abierto las escotillas de ventilación para que entrase aire fresco a los compartimentos calientes de los puentes inferiores. Mientras tanto, en la cubierta de vuelo, 34 aviones estaban siendo preparados para el siguiente lanzamiento. El Lt. J. El *Jug* Barrow se dirigía, al frente de las tripulaciones del VB-84, hacia los nueve SB2C estacionados a proa, mientras los pilotos de los cazas y de los lanzatorpedos se disponían también a despegar con sus monturas para que pudiesen aterrizar los aviones que estaban en el aire.

A las 10.05 horas, de repente, unos gritos llamaron la atención de los pilotos hacia arriba: un Zeke cargado con una bomba, que se lanzaba contra la cubierta de vuelo, soltó su bomba y cayó en picado contra los F4U que estaban en la parte delantera. Patinando sobre la cubierta, esparciendo fragmentos y estallando en llamas, el A6M5 cayó al mar por babor.

La bomba de 250 kilos con espoleta de acción retardada penetró a través del entablado de madera de la cubierta y, desviándose a babor, atravesó las delgadas planchas del casco detonando fuera de él.

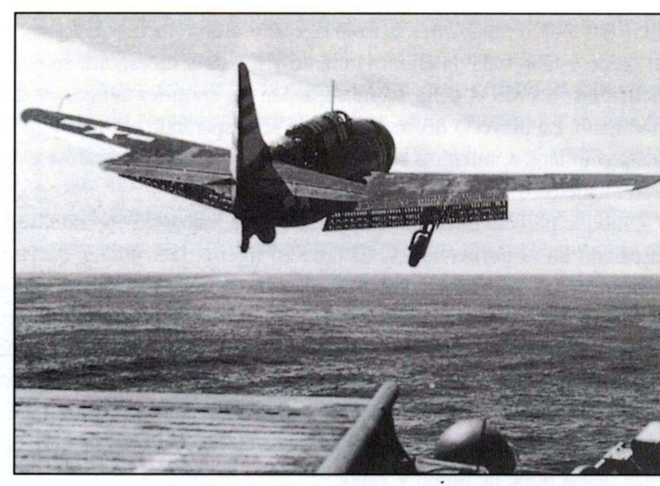
Los pilotos del VB-84, que segundos antes estaban intentando rodar por cubierta, abandonaron sus aviones y se precipitaron hacia la pasarela de estribor, para huir de las llamas. El combustible de aviación de alto octanaje que se vertía de los destrozados Corsair se desparramó por la cubierta y se inflamó con una explosión apagada seguida de una bola de fuego y humo que se propagaba rápidamente sobre la cubierta.

Las cubiertas superiores quedaron envueltas en una nube de llamas y un volcán de espeso humo negro.

En el momento en que varios pilotos de los SB2C alcanzaban la seguridad de la pasarela, oyeron cómo un montaje de 20 mm abría fuego por encima de sus cabezas en dirección a popa. Al mirar hacia arriba, los indefensos aviadores se quedaron atónitos ante lo que se les venía encima: un bom-

bardero en picado *Judy* que tenía el buque "enfilado" desde popa.

Igual que el Zeke pocos segundos antes, el *Judy* soltó su bomba poco antes del impacto. El arma hizo astillas el entablado de la cubierta a popa del puente –un impacto central casi perfecto– y explotó en la cubierta de la galería. Los restos del bombardero en picado atravesados por los disparos antiaéreos se estrellaron cerca del boquete producido por la bomba; el motor se soltó del fuselaje mientras que una de sus alas seccionaba la estructura de acero del puente.



Tras una "parada en boxes" a bordo del *Independence* (CVL-22), este Helldiver del VB-16 se dirige de vuelta al *Randolph* en agosto de 1945. Aunque eran capaces de operar desde portaaviones ligeros, el gran tamaño de los SB2C impedía que fuesen embarcados en ellos suficientes aviones. Por lo tanto, los grupos aéreos de los CVL estaban limitados solamente a cazas y a aviones lanzatorpedos *(Jim Sullivan)*.

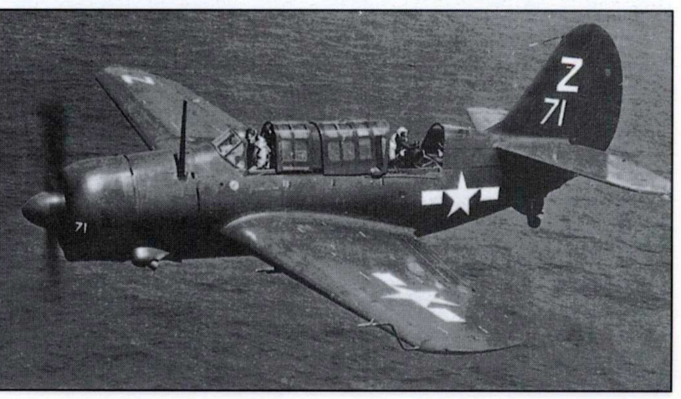
Con el segundo incendio sumándose al primero, el *Bunker Hill* estaba en llamas casi de proa a popa. Desde los otros barcos del grupo aeronaval los testigos presenciaban boquiabiertos la catástrofe –parecía como si un volcán hubiese hecho erupción desde el interior del casco agonizante del CV-17–. Los aviones de a bordo empezaron a estallar cuando las llamas alcanzaron la munición.

El oficial de mantenimiento de los SB2C, Lt. Thomas Balzhiser, estaba conversando en el puente con el oficial de operaciones aéreas del buque. El ala del *Judy* abrió una brecha de casi dos metros en el puente de control de vuelos, produciendo cortes con las astillas de madera y trozos de acero desprendidos a los hombres que se encontraban en él.

"Cuando se dio la alarma de zafarrancho de combate, Blazhiser se precipitó hacia su puesto de combate en el castillo de proa. Pero de la escalerilla que daba acceso al puente, surgió un chorro ardiente de llamas y de humo espeso que le obligó a volver atrás. El oficial mecánico, giró, chocó con el Capt. Gene Seitz y finalmente bajó del puente descolgándose por la pared exterior, agarrándose donde pudo.

Tras atender brevemente a otro oficial que tenía las manos quemadas, Balzhiser avanzó arrastrándose por la cubierta de vuelo para evitar los proyectiles de 12,70 mm que detonaban a causa del calor y las llamas. Al menos no había peligro inmediato de que estallase la munición pesada, ya que los SB2C todavía no habían sido armados con las bombas. Por fin consiguió alcanzar el castillo de proa, donde continuó prestando los primeros auxilios a un número abrumador de heridos. Parecía que aquello no iba a acabar nunca.

Otra "víctima" más del cambio de distintivos de identificación de los grupos aéreos que tuvo lugar en julio de 1945 fue el VB-85 embarcado en el *Shangri-La*. La letra "Z" sustituyó al llamativo distintivo del rayo pintado diagonalmente sobre el empenaje de cola. Embarcado por primera vez en el *Shangri-La* en noviembre de 1944, el grupo aéreo entró en combate durante la campaña de Okinawa a finales de abril de 1945, permaneciendo en el frente hasta poco después de la rendición oficial del Japón el 2 de septiembre *(Tailhook)*.



Entre tanto, otros miembros del escuadrón de bombarderos estaban librando su propia batalla por la supervivencia. En el extremo de popa, el Lt. Barrows encontró un panel de madera y se las arregló para colocarlo entre la pasarela de estribor y la bovedilla. Allí acudieron a refugiarse un número indeterminado de hombres –era imposible determinar cuántos estaban allí a causa de la densa humareda que era cada vez más espesa–. Algunos habían lanzado hasta la super-

ficie del mar al menos tres maromas, como último medio de escape, pero el barco estaba todavía en movimiento y la estela de espuma que se veía detrás les recordó el peligro que suponían las enormes hélices en funcionamiento. La mayoría decidió quedarse allí esperando el desarrollo de los acontecimientos, mientras se protegían de la asfixia cubriéndose el rostro con pañuelos o trapos atados a la cara.

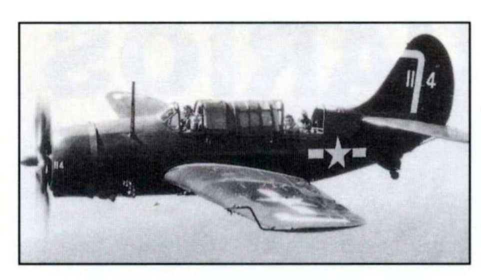
Aunque parecía interminable, ya se estaba luchando contra el infierno desatado en el portaaviones. El crucero ligero USS *Wilkes Barre* (CL-103) se colocó al costado de estribor del portaaviones dirigiendo sus mangueras contra incendios hacia los aviones que ardían sobre la cubierta de vuelo. Casi simultáneamente, tres destructores se acercaron por el costado de babor. Uno de ellos lanzó un chorro de agua que parecía enviado por el cielo sobre la abarrotada bovedilla inundada de humo donde los hombres todavía se apiñaban tosiendo congestionados por la cada vez más densa nube de humo y vapor.

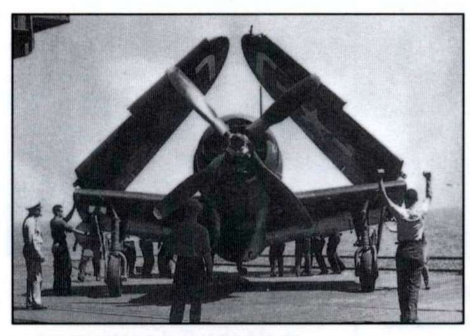
La situación era mala en la cubierta superior, pero en las cubiertas inferiores se había desatado un infierno dantesco. En las salas de alerta la situación era particularmente mala. Algunos tripulantes del VB-84 consiguieron abrirse paso a través del corredor atestado de hombres que intentaban escapar presas del pánico y llegar a duras penas hasta las portillas abiertas del casco.

Mientras ponía rumbo al fondeadero temporal de Kikai Shima, el *Bunker Hill* siguió combatiendo durante más de cuatro horas contra las llamas. Algunos de los incendios habían sido controlados –aunque pocos habían sido extinguidos– pero se tendieron sirgas entre el crucero y el portaaviones con las que, con la ayuda de "sillas teleférico", se trasladó a algunos de los heridos más graves. Todavía en la cubierta de vuelo, el jefe del 84° Sqn. de Bombardeo comenzó a contar sus pérdidas. En cierto momento calculó que había perdido la mayor parte de su escuadrón. Entonces, de uno en uno y en pequeños grupos, las tripula-

El USS *Intrepid* (CV-11) fue uno de los pocos portaaviones que mantuvieron su distintivo de la letra "G" mucho después de que se impusiese el sistema de código de letras en julio de 1945. La tripulación de este Helldiver del VB-10, en vuelo sobre China a principios de septiembre, disfrutó de un vuelo en tiempo de paz para variar. El 10° de Bombardeo era uno de los escuadrones más experimentados de la flota, habiendo realizado anteriormente cruceros con los SBD a bordo del *Enterprise* durante los años 1942 y 1944. *(Tailhook).*







Otra excepción de la revisión de los códigos de identificación de los grupos aéreos de mediados de 1945 fue el USS *Lake Champlain* (CV-39). Todavía en la costa Este de los EE.UU. al final de la guerra, los aviones del "Champ" llevaban, en agosto de 1945, pintados en las alas y en la cola los distintivos que se ven en estos Helldiver del VB-150 *(Tailhook)*.

ciones de los Helldiver empezaron a salir poco a poco de las pasarelas y la bovedilla.

Bajo las cubiertas la masacre había sido espantosa. Los equipos de rescate encontraron el corredor contiguo a la sala de alerta del 84º Sqn. de Bombardeo repleto de cadáveres, igual que el corredor próximo a la sala del 84º Sqn. de Lanzatorpedos. Parecía que los grupos de hombres que habían huido hacia popa se habían encontrado con otra multitud que huía en sentido contrario, que también intentaba escapar del humo y las llamas. En medio de la oscuridad, con el humo y la confusión quedaron todos inmovilizados hasta que murieron asfixiados por la humareda.

Hasta aquel momento, las bajas sufridas por el Grupo Aéreo 84 ya habían sido bastante graves: 29 de sus tripulantes habían perdido la vida en combate; el ataque de los dos pilotos suicidas se cobró 103 vidas más. Entre los miembros del grupo aéreo que murieron aquel 11 de mayo se contaban 21 hombres del VB-84, y se habían perdido cuatro Helldiver en accidentes operacionales y cinco más habían sido derribados por el fuego antiaéreo, además de los 15 aparatos que ardieron en la cubierta del portaaviones.

Cuando por fin estuvo fuera de peligro inmediato, el *Bunker Hill* puso rumbo al fondeadero de la flota en el atolón de Ulithi. Nunca volvió a despegar ningún otro escuadrón desde su cubierta.

Durante el mes de julio de 1945 las pérdidas más graves entre los SB2C fueron las sufridas por el VB-16 embarcado en el *Randolph* (CV-15) que perdió en total 12 aparatos tanto en combate como en accidentes operativos. Este número de bajas equivalía al 80 por ciento de su plantilla inicial.

El 15 de agosto de 1945, Día de la Victoria contra el Japón (VJ-Day), estaban en combate las unidades siguientes:

VB-1	*Bennington*	SB2C-4/4E	Lt. M. Tyre
VB-6	*Hancock*	SB2C-4E	Lt. Cdr. G. P. Chase
VB-16	*Randolph*	SB2C-4E	Lt. R. N. McMackin
VB-83	*Essex*	SB2C-4/4E	Lt. Cdr. J. T. Crawford
VB-85	*Shangri-La*	SB2C-4E	Lt. Cdr. A. L. Maltby Jr.
VB-86	*Wasp*	SB2C-4/4E	Lt. Cdr. P. R. Nopboy
VB-87	*Ticonderoga*	SB2C-4E	Lt. Cdr. F. N. Kanaga
VB-88	*Yorktown*	SB2C-4/4E	Lt. Cdr. J. S. Elkins
VB-94	*Lexington*	SB2C-4E	Lt. Cdr. C. H. Mester

El último día de las hostilidades (15 de agosto de 1945), el VB-6, embarcado en el *Hancock* (CV-19), registró la última baja de un Helldiver durante la guerra, cuando el Ens. Edward E. Hawks se estrelló en el mar con su SB2C-4E.

Cuando el Imperio del Japón se rindió oficialmente el 2 de septiembre, la Marina de los Estados Unidos tenía 48 escuadrones equipados con más de 700 Helldiver. A partir de aquel momento, la importancia de *la Bestia* en la aviación naval entró en un continuo declive hasta que, menos de cuatro años más tarde, la silueta del Helldiver había desaparecido de las cubiertas de los portaaviones que una vez había adornado.

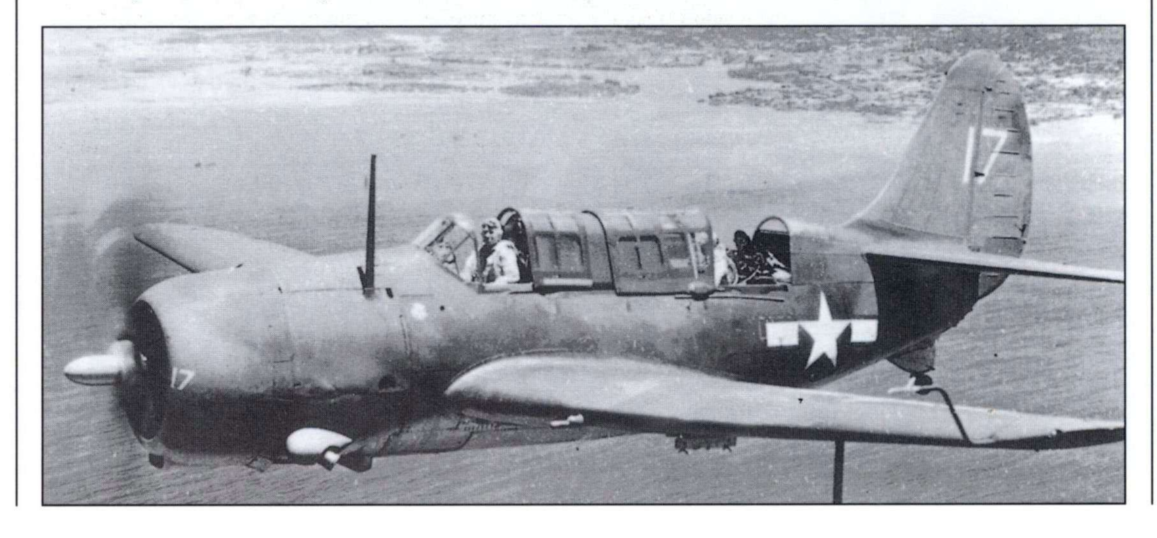
OTROS USUARIOS

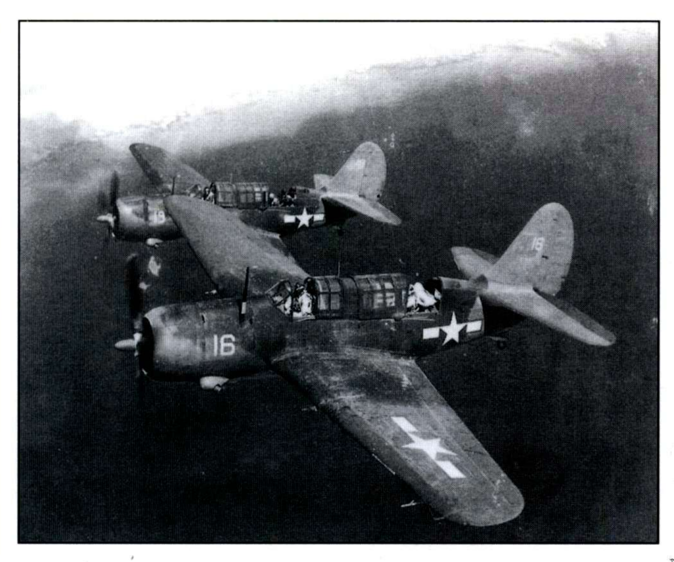
En abril de 1941 la Fuerza Aérea del Ejército de los Estados Unidos (US Army Air Force) contrató la adquisición del Modelo S84 de Curtiss bajo la denominación de A-25. Al mismo tiempo el Ejército adquirió los Douglas A-24 Banshees basados en el bombardero explorador SBD Dauntless. Los S84 de la USAAF, que recibieron el nombre de Shrike como un producto anterior de Curtiss, no tenían equipamientos específicos para operar desde portaaviones, como acoplamientos de catapultado o ganchos de cola, y sólo los diez primeros que se entregaron tenían alas plegables. Entre las modificaciones posteriores se incluyeron equipos de radio del ejército y una disposición diferente de las placas de blindaje.

La USAAF encargó 3.000 A-25A a principios de 1942, y el primer vuelo de este avión tuvo lugar a finales de septiembre. Los primeros Shrike que se fabricaron mantenían las aletas de ranura en el borde de ataque de las alas que posteriormente serían eliminadas.

Sin embargo, para cuando los SB2C entraron en combate, a finales de 1943, el Ejército de los Estados Unidos ya no necesitaba un bombardero en picado tan grande y lento. Cuando ya habían sido entregados 900 Shrike, el Ejército trató de darles salida y se los ofreció a la Real Fuerza Aérea Australiana (RAAF). Tras una evaluación preliminar, la RAAF declinó la oferta. Por lo tanto, el Ejército entregó la mayoría de sus Shrike al Cuerpo de Marines, que recibió 410 A-25A, incluidos los 140 aparatos que se habían ofrecido a Australia. De estos últimos, al parecer, sólo diez llegaron a enviarse. Los antiguos aviones de la USAAF que ahora pertenecían a los Marines recibieron la designación de SB2C-1A y, al parecer, todos ellos permanecieron en los Estados Unidos como entrenadores operativos. Los informes mensuales de situación de los aviones navales indican que los Helldiver del Cuerpo de Marines que operaron en el teatro de operaciones del Pacífico fueron SB2C-3 y SB2C-4, o sus equivalentes del modelo SBW.

Este Helldiver sin identificar, perteneciente al Cuerpo de Marines, prestó servicio en uno de los 26 escuadrones de SB2C que fueron equipados con este avión entre principios de 1944 y el final de la guerra. Los Marines furon dotados de cientos de A-25 del Ejército que recibieron la nueva designación de SB2C-1ª, para entrenamiento operativo en los Estados Unidos *(Jim Sullivan)*.





Una pareja de Helldiver, con la pintura comida por el sol, pertenecientes a la Cuarta Ala de Aviación de los Marines que operaba desde las islas Marshall en marzo de 1945. En aquel momento operaban en el Pacífico Central dos escuadrones de los *Cuellos de cuero* equipados con SB2C, pero sólo el VMSB-151, con base en la isla de Engebi, tenía en dotación aparatos del "modelo 3" *(Jerry Scutts).*

De los 450 SBW-1 fabricados por Canadian Car, 26 fueron entregados a la Marina Real Británica bajo la denominación de SBW-1B. Este número apenas fue suficiente para equipar una unidad del Fleet Air Arm en 1944, y los Helldiver Mk I nunca entraron en combate.

Los Helldiver empezaron a hacer su aparición en los escuadrones del Cuerpo de Marines en la primavera de 1944, primero en el VMSB-344 con base en Greenville, Carolina del Sur, y después en el VMSB con base en San Diego. Ambos escuadrones estaban equipados con SB2C-1A, que habían pertenecido antes a la USAAF como A25. Uno de los primeros escuadrones de Helldiver de los *Cuellos de cuero* que desplegaron en el Pacífico fue el VMSB-151 mandado por el Maj. R. J. Shelley, equipado con 28 aparatos del "modelo 3" y que fue enviado a Engebi, en las islas Marshall.

Los grupos de aviación del Cuerpo de Marines actuaron en la campaña de las Filipinas que dio comienzo a finales de 1944 apoyando tanto a las unidades de los Marines como a las tropas del Ejército. Las unidades de los Marines tenían su base en la isla principal de Leyte, así como en Mindanao, la situada más al sur de las islas principales del archipiélago de las Filipinas. En esta isla, se utilizaron principalmente tres aeródromos: Dipolog en la costa Norte, Malabang en la bahía de Illana y Zamboanga situado en el extremo de la península occidental.

Los casi 300 aviones encuadrados en el MAGZAM (Grupo de Aviación de los Marines en Zamboanga) estaban compuestos por cuatro tipos de avión principales: 151 Douglas SBD Dauntless, 96 Vought/Goodyear F4U/FG Corsair, 18 North American PBJ Mitchell y 18 SB2C. Estos últimos eran los *Bombing Banshees* (Fantasmas Bombarderos) del VMSB-244, que llegó a las Filipinas en diciembre de 1944 y recibió los Helldiver a finales de mayo de 1945. Los *Banshees* entraron por fin en combate atacando Cabagulo, en Mindanao, el 2 de junio. Durante este periodo, las tripulaciones al mando del Maj. Vance H. Hudgins apoyaban a las tropas del 10º Cuerpo del Ejército.

En una de sus primeras misiones con los SB2C, ocho aparatos del escuadrón de Hudgins recibieron la orden de atacar un gran edificio cercano a Davao. Ninguno de ellos consiguió hacer impacto sobre el objetivo, pero un informe posterior al ataque redactado por uno de los pilotos despejó cualquier preocupación al respecto: ¡declaró que había recuperado del picado a tan poca altitud que pudo mirar a través de las ventanas y comprobar que no quedaba nada dentro!

El General jefe de la 31ª División expresó su agradecimiento por el apoyo prestado por los Marines. Entre otras cosas dijo: "El terreno, con sus densas selvas y escarpadas montañas, con sus cimas ocultas casi constantemente por las nubes, hacían el vuelo extremadamente peligroso para pilotos y tripulantes. Algunos objetivos, situados en lugares rodeados de escarpados y sobresalientes picos montañosos, hacían el bom-



bardeo en picado difícil y peligroso a la vez. Y a pesar de que las unidades aéreas tienen la prerrogativa de negarse a volar en misiones que supongan riesgos injustificados para sus aviones y personal, nunca rehusaron acudir allá donde se les requirió".

La unidad de Hudgins era el último escuadrón de bombarderos en picado que quedaba en el 24° Grupo Aéreo de los Marines al acabar la guerra, ya que los dos escuadrones de Dauntless habían sido disueltos a mediados de julio.

Durante la II Guerra Mundial, el Cuerpo de Marines tuvo encuadrados 25 escuadrones de Helldiver, alcanzando el número máximo de 300 aviones en abril de 1945. Al terminar la guerra en ese total estaban incluidos cinco escuadrones al oeste de Hawai: el VMSB-343 en Midway, el 231, el 245 y el 331 en el Pacífico Central, y el 244 en las Filipinas. Dos escuadrones más tenían su base en Hawai, y ocho tenían su base en la costa Oeste de los Estados Unidos y diez más en la parte Este del país. Los escuadrones de Helldiver que tenían su base en Estados Unidos eran en su mayoría unidades de relevo o de adiestramiento operativo. Según los informes de despliegue y de inventario, la mayor parte de sus aparatos eran SB2C-1A o SBW-3 y SBW-4.

Desde noviembre de 1944 hasta agosto de 1945, los escuadrones de Helldiver de los Marines perdieron 18 SB2C y SBW en combate y en accidentes operativos. El VMSB-331 y el VMSB231 sufrieron cuatro y tres bajas, respectivamente, durante el periodo que estuvieron operando en las islas Marshall, mientras que el VMSB perdió tres aviones en las Filipinas durante el mes de junio de 1945.

Durante el año 1945, los Helldiver de la 4ª Ala de Aviación de los Marines realizaron una sorprendente variedad de misiones en los lugares más apartados del teatro de operaciones del Pacífico. Según los registros de vuelo del VMSB-231, desde abril a julio, los SB2C de los *Cuellos de cuero* llevaron a cabo un alto porcentaje de misiones de prácticas entre los ataques reales contra guarniciones japonesas que habían quedado en retaguardia en las islas Marshall. Uno de sus pilotos realizó 80 misiones durante cuatro meses, de las cuales sólo 19 fueron misiones ofensivas contra el enemigo. Las otras, en su mayoría, habían sido vuelos de entrenamiento,

El aparato número 19, al que ya vimos en la foto de la página anterior, es casi con seguridad un SB2C-3 del VMSB-151, con su número de identificación toscamente pintado en un lugar poco usual, justo detrás del borde del carenaje del motor. ***(Jim Sullivan)***

incluyendo prácticas de bombardero en picado y de planeo, ejercicios de tiro con cohetes y de ametrallamiento, e incluso de tácticas antisubmarinas. El tiempo de vuelo mensual oscilaba entre 27 y 46 horas, siendo la duración media de los vuelos de 1,6 horas.

Los A-25A Shrike continuaron siendo empleados en zonas apartadas del teatro de operaciones por la Fuerza Aérea del Ejército, además de varios aparatos que fueron utilizados por el 13° Sqn. de Caza en Florida y en la Zona del Canal de Panamá.

ESCUADRONES DE HELLDIVER DEL CUERPO DE MARINES, JUNIO DE 1945

VMSB-151	Islas Marshall	Lt. Col. J. P. Coursey	SBW-3
VMSB-231	Islas Marshall	Maj. J. W. White, Jr.	SB2C-4
VMSB-244	Islas Filipinas	Maj. V. H. Hudgins	SB2C-4
VMSB-245	Atolón de Ulithi	Maj. R. F. Halladay	SBW-3
VMSB-331	Islas Marshall	Maj. W. E. Jewson	SB2C-4E
VMSB-333	Hawai	Maj. L. M. Williamson	SB2C-4
VMSB-343	Atolón de Midway	Maj. W. E. Gregory	SB2C-3
VMSB-464	El Toro, California	Maj. E. P. Paris, Jr.	SB2C-4E4
VMSB-474	El Toro, California	Maj. W. J. Carr, Jr.	SB2C-4
VMSB-484	El Toro, California	Maj. G. D. Wolverton	SB2C-4/4E
VMSB-931	Oak Grove, Louisiana	Capt. R. W. Johannesen	SB2C-4/4E
VMSB-932	Oak Grove, Louisiana	Capt. E.C. Willard	SB2C-4/4E
VMSB-933	Bogue Field, Carolina del Norte	Maj. E. R. Hemingway	SB2C-4E
VMSB-934	Bogue Field, Carolina del Norte	Maj. E. R. Polgrean	SB2C-4E

ESCUADRONES DE HELLDIVER DEL CUERPO DE MARINES, ANTERIORES A JUNIO DE 1945

VMSB-132	El Toro, California	octubre de 1944
VMSB-144	El Toro, California	junio - noviembre de 1944
VMSB-234	El Toro, California	agosto - octubre de 1944
VMSB-332	Hawai	septiembre de 1944 - marzo de 1945*
VMSB-334	Newport, Arkansas	abril de 1944
VMSB-342	Newport, Arkansas	abril de 1944
VMSB-344	Newport, Arkansas	marzo de 1944
VMSB-454	El Toro, California	marzo - noviembre de 1944 *
VMSB-941	Bogue, Carolina del Norte	septiembre - octubre de 1944
VMSB-942	Bogue, Carolina del Norte	septiembre - octubre de 1944
VMSB-943	El Toro, California	noviembre de 1944 – mayo de 1945 *

* Cambió su designación por la de VTMB y fue equipado con TBM Avenger.

Durante el verano de 1945, al menos seis escuadrones de caza de los Marines fueron equipados por completo con SB2C-4E durante el periodo de preparación. Estas unidades, que habían estado equipadas con Corsair y que tenían su base en la Base Aeronaval del Cuerpo de Marines de El Centro, California, eran los VMF 112, 123, 214, 451 y 452. Tras el Día de la Victoria sobre el Japón, no tardaron mucho en volver a sus Vought F4U y Goodyear FG.

EL SB2C EN PERSPECTIVA

EL PUNTO DE VISTA DEL MANDO

Doctrina de bombardeo en picado

A finales de 1944 la Marina de los Estados Unidos había adquirido una gran experiencia sobre el empleo en combate de los bombarderos en picado. Una de las publicaciones reglamentarias que abordaban esta materia era la titulada *Current Tactical Orders and Doctrine, US Fleet Aircraft* (Doctrina y Procedimientos Tácticos Actualizados para el empleo de los aviones de la Flota de los Estados Unidos) con código USF 74B, publicada en noviembre de 1944.

Los principales factores que afectaban a una misión de bombardero en picado eran la meteorología, los interceptores enemigos y el fuego antiaéreo enemigo. Generalmente, los bombarderos en picado se aproximaban a su objetivo a unos 10.000 pies por encima de los aviones lanzatorpedos, mientras que los cazas se encargaban de proporcionarles cobertura y escolta próxima.

Normalmente, el ataque propiamente dicho se realizaba en dos fases, una aproximación al objetivo descendiendo desde una altura de unos 20.000 pies y desde ese punto, de 5.000 a 8.000 pies más abajo, la entrada en el picado final. Los aviones se lanzaban al ataque de uno en uno, con intervalos de 120 metros entre cada bombardero escalonándose hacia abajo cada sección o brigada sucesiva. La formación "escalonada hacia abajo" solía bloquear la visión del objetivo a los aparatos más retrasados. Se advertía a los pilotos que no debían iniciar el picado final demasiado pronto, a menos que estimasen que la altitud restante fuese insuficiente para que el ataque fuese efectivo.

Un ataque realizado por un escuadrón de 18 aviones compuesto por tres brigadas de seis aparatos (cada una de ellas con dos secciones de tres) pretendía saturar las defensas mediante aproximaciones simultáneas cayendo sobre el objetivo de frente, por la izquierda y por la derecha.

En algunos casos, los miembros de una misma sección empleaban una técnica llamada "lanzamiento anticipado" que consistía en que cuando el líder lanzaba su bomba tras haber apuntado cuidadosamente, los otros pilotos de la formación hacían lo mismo. La única ventaja de este procedimiento era que los aparatos estaban expuestos al fuego defensivo durante menos tiempo, pero, por lo demás, se obtenía una precisión mucho mayor con los ataques individuales en picado. Así lo indicaba la doctrina: "los ataques individuales sucesivos, produciendo una lluvia continua de bombas a intervalos de dos a ocho segundos, y presentando a los artilleros enemigos una confusa multitud de objetivos, son más destructivos para la moral enemiga y resultan más eficaces en conjunto".

Tras lanzar la bomba, normalmente a una altitud de 1.500 a 2.000 pies, los aparatos se dispersaban a toda velocidad volando con distintos rumbos y altitudes para dificultar la puntería de las defensas enemigas.

El bombardeo por el procedimiento de planeo se realizaba generalmente en descensos con ángulos de 45º a 55º y sin utilizar los frenos de picado. El empleo de este tipo de ataques solía venir impuesto por la presencia de nubes a poca altura, por la oscuridad o cuando se trataba de ataques especializados contra submarinos enemigos. Era necesario emplear espoletas de acción retardada para evitar que el bombardero fuese alcanzado por los fragmentos de metralla de su propia bomba. Aunque más fácil de realizar que el bombardeo en picado propiamente dicho, el bombardeo de planeo tendía a aumentar los errores en distancia a causa del menor ángulo de picado empleado en el ataque.

Por regla general, a un escuadrón de 18 aparatos se le asignaba un solo objetivo de alto valor, como un acorazado o un portaaviones. El jefe de escuadrón, o el jefe del ataque, podía dividir su unidad en fuerzas similares para atacar a dos cruceros pesados o tres ligeros o, más raramente, a seis destructores.

Uno de los pilotos de bombardero en picado más experimentados de la Marina era el entonces Lt. Martin *Red* Carmody, que había pilotado SBD desde la cubierta del *Enterprise* en 1942-1943 y, posteriormente, pilotó los Helldiver del VB-8 a bordo del *Bunker Hill* en 1944. Sus consideraciones sobre la misión de bombardeo en picado están basadas en las docenas de salidas de combate que realizó con éxito:

"Pilotar bombarderos en picado no tenía nada de atractivo, especialmente cuando tenías que enfrentarte al nutrido fuego antiaéreo que defendía cada objetivo. Para conseguir colocar la bomba con precisión era necesario iniciar el ataque sobre un objetivo en un punto donde pudieses estar seguro de poder lanzarte con un ángulo de picado de 65º a 70º. Un picado de menos de 65º era una invitación a los problemas, porque con ángulos inferiores a éste aumentaba la precisión de los cañones antiaéreos. Realizando un picado muy pronunciado, se podía estimar con más precisión el efecto del viento y el movimiento del barco y ajustar el visor de puntería para compensar esos factores".

"Para ser eficaz en el bombardeo con el SB2C y poder salir del picado sin chocar contra el agua o el suelo, había que soltar la bomba a una altitud de unos 1.500 a 2.000 pies. Si la bomba se lanzaba por encima de esta altitud, la precisión disminuía notablemente con cada pie por encima de ella.

EL PUNTO DE VISTA OFICIAL

La actitud de la Marina hacia los bombarderos en picado en general, y hacia el SB2C en particular, cambió considerablemente a lo largo de un período de dos años. Recibido al principio con una gran dosis de entusiasmo, se esperaba del Helldiver no sólo que pudiese sustituir al SBD Dauntless, sino que lo superase por un amplio margen. Las especificaciones de diseño originales del Departamento de Aeronáutica requerían que tuviese un mayor radio de acción con una carga de bombas doble que la del SBD y que lo superase en velocidad en 96 km/h.

Durante su empleo en la flota, el Helldiver desarrollaba generalmente 56 km/h más de velocidad máxima que el Dauntless, superándolo en velocidad de crucero en 32 km/h. La hélice Curtiss-Electric del SB2C era una frecuente fuente de problemas de mantenimiento, al igual que el sistema hidráulico de *la Bestia,* mucho más complicado que el del SBD.

Tal vez, la principal ventaja del Helldiver sobre el Dauntless fuesen las alas plegables.

Como bombardero en picado, el SB2C podía conseguir una buena precisión, pero los pilotos apreciaron que tenían que hacer un esfuerzo mayor, es-

pecialmente en la primera fase de un picado. Los bien equilibrados alerones del SBD hacían las correcciones relativamente fáciles, mientras que el Helldiver, bajo determinadas condiciones, tendía a acelerar, incluso con los frenos de picado extendidos. Una mayor presión del aire sobre las superficies de control significaba mayor dificultad para mantener la puntería sobre el objetivo, o para volver al punto deseado cuando se había perdido ésta.

Dejando a un lado los aspectos operativos, el número de SB2C embarcados en un portaaviones de la flota dependía del período durante el cual hubiesen estado embarcados. Cuando el VB-17 entró por primera vez en combate con este avión a finales de 1943, la dotación asignada era de 36 aparatos. Sin embargo, al aumentar las necesidades de defensa aérea, el número de aparatos de los escuadrones de caza embarcados a bordo de los grandes portaaviones aumentó de 36 a 54 y finalmente a 73 aviones a principios de 1945. Con el limitado espacio en cubierta de que se disponía, incluso en los más grandes portaaviones de la época, algo había que reducir. Ese algo fueron los SB2C, cuyo número se redujo a 24 y finalmente a 15 aviones por escuadrón. La teoría era impecable: los Avenger eran los únicos que podían llevar a cabo ataques con torpedos (los SB2C nunca utilizaron en combate esa opción), mientras que los Corsair y Hellcat estaban cada vez más capacitados para realizar bombardeos con ángulos de picado grandes y pequeños.

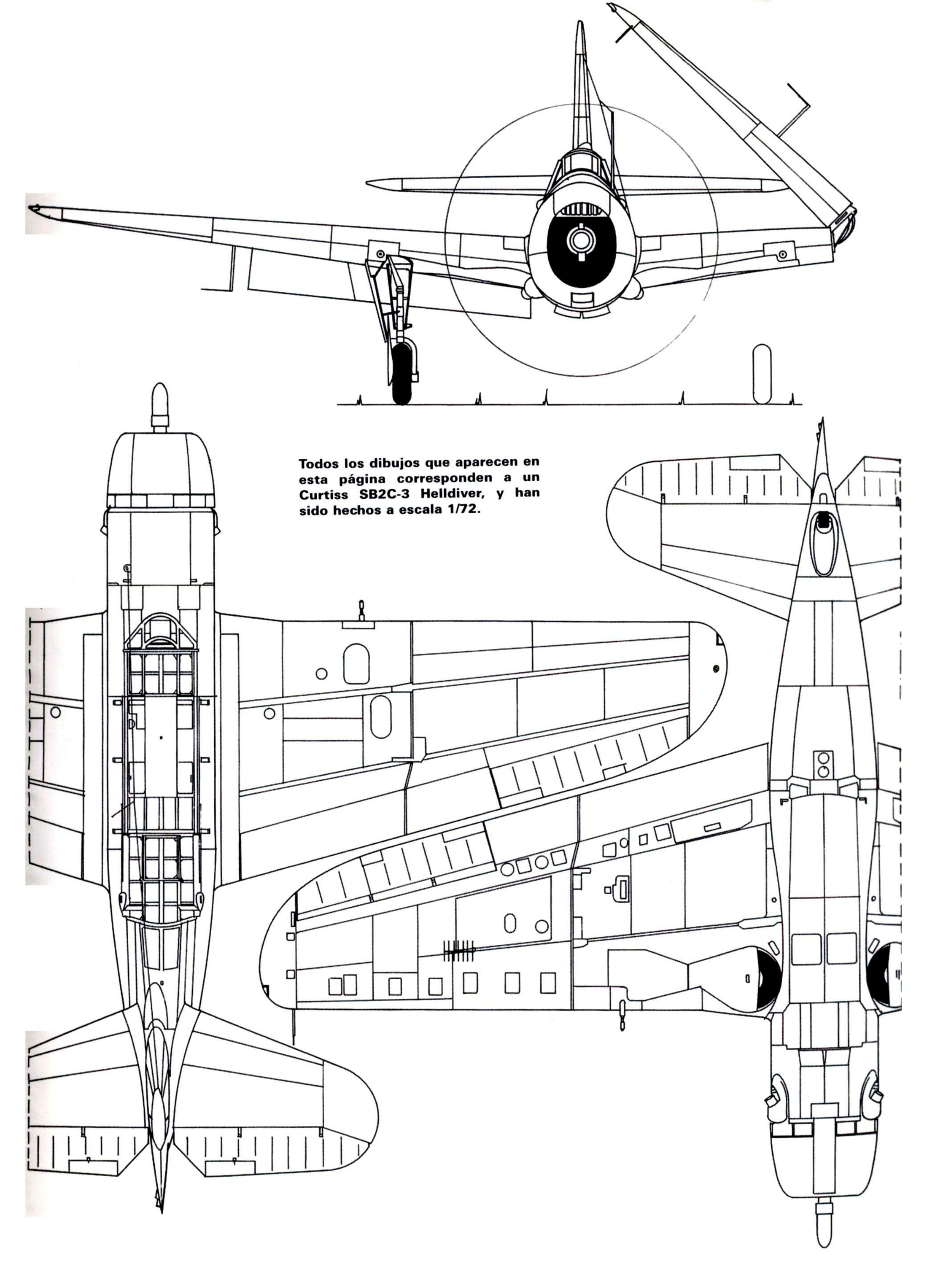
Cuando tuvo lugar la batalla del Mar de Filipinas en 1944, los cinco escuadrones de SB2C embarcados tenían una dotación media de 35 aparatos cada uno. Las dos unidades que quedaban equipadas con Dauntless tenían una media de 27 aviones.

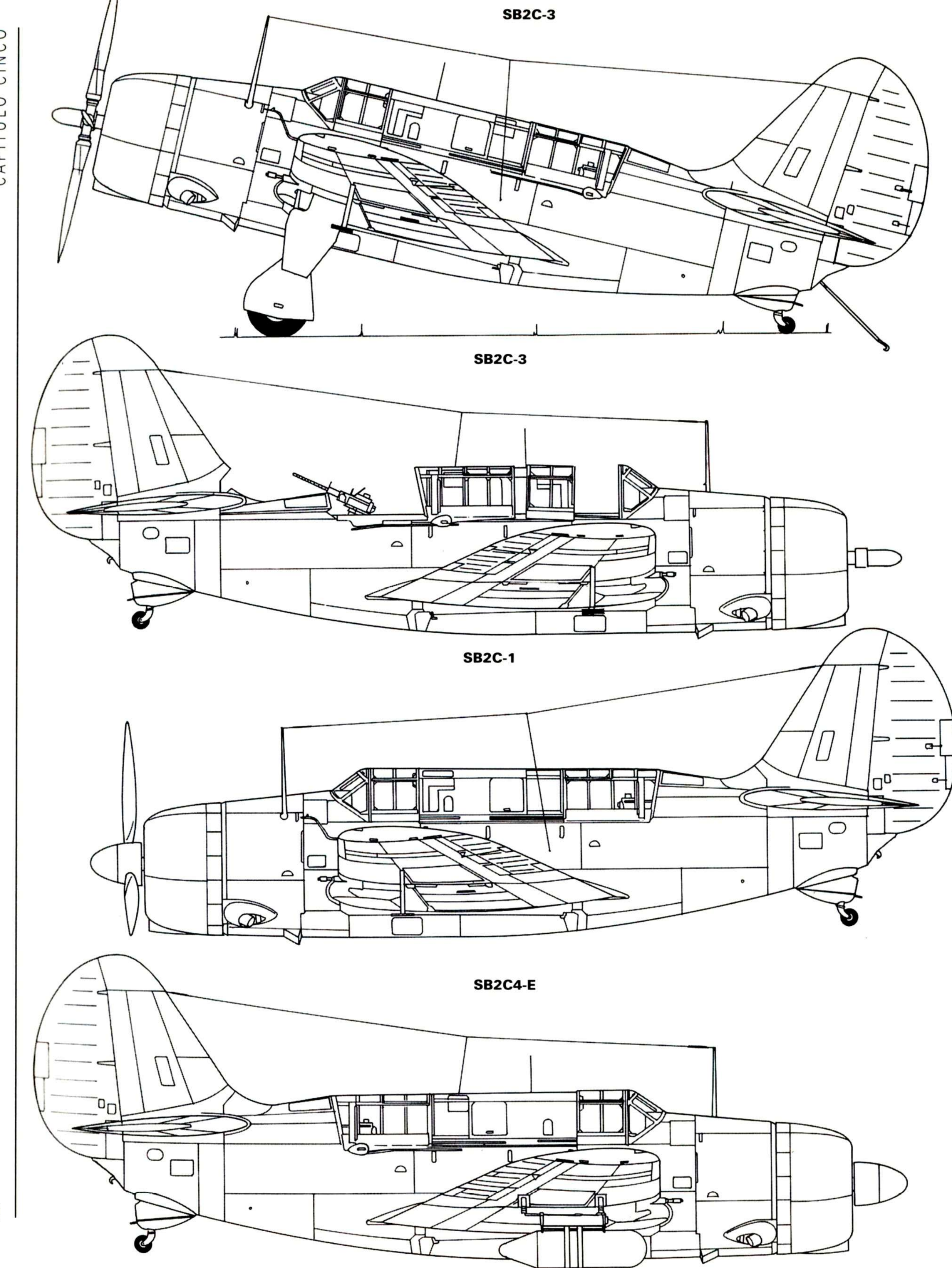
A pesar de que la flota cada vez tenía menos necesidad de bombarderos en picado (especialmente tras la Batalla del Golfo de Leyte en octubre de 1944), la Marina continuó adquiriendo grandes cantidades de SB2C. Los oficiales responsables del adiestramiento de los pilotos de la Marina en la costa Oeste de los Estados Unidos se dieron cuenta rápidamente de esta tendencia, y ajustaron en consecuencia el programa de formación de los pilotos de caza. De este modo, los grupos aéreos de relevo llegaban al Pacífico Occidental con una mayor capacidad ofensiva en sus escuadrones de caza, pero el suministro de SB2C no se redujo por ello.

Al final los hechos salieron a la luz: la compañía Curtiss-Wright, con su astuta política y con buenos contactos en Washington DC, se había ganado la confianza de algunos personajes influyentes del Congreso y del Departamento de la Marina. Por lo tanto, mientras los Helldiver estaban siendo "varados" en Ulithi, y en otros lugares, para hacer sitio a los aviones de Grumman y Vought, Curtiss continuaba produciendo a pleno rendimiento los SB2C del último modelo.

Aparte de la "misión al anochecer", en la que se perdieron 43 Helldiver, el segundo puesto en cuanto a Helldiver perdidos en una jornada fueron los 20 SB2C perdidos el 25 de octubre de 1944 en la Batalla del Golfo de Leyte, los 21 que fueron destruidos en combate y en los ataques suicidas frente a las costas del Japón el 19 de marzo de 1945 y los 24 que se perdieron durante un tifón el 18 de diciembre de 1944 cuando estaban embarcados a bordo de dos portaaviones de escolta de abastecimiento.

A lo largo de sus 22 meses de combate en el pacífico, el Helldiver efectuó 18.808 salidas de combate en la Marina y el Cuerpo de Marines. Las estadísticas oficiales compiladas después de la guerra indican que 271 Helldiver fueron derribados por el fuego antiaéreo y 18 por aviones enemigos, aunque los informes mensuales indican que apenas 60 fueron derribados por los artilleros antiaéreos enemigos.


Todos los dibujos que aparecen en esta página corresponden a un Curtiss SB2C-3 Helldiver, y han sido hechos a escala 1/72.


SB2C-3
SB2C-3
SB2C-1
SB2C4-E



El Curtiss Helldiver, el bombardero en picado aliado más numeroso de la II Guerra Mundial tuvo que pasar por un prolongado período de gestación para acabar madurando convirtiéndose en uno de los aviones más eficaces de su tipo entre cuantos prestaron servicio en el teatro de operaciones la Guerra del Pacífico. Entre 1942 y 1945 se construyeron, aproximadamente, 7.200 unidades de este avión, que tuvo su bautismo de fuego sobre Rabaul el 11 de noviembre de 1943 de la mano del VB-17, unidad que se lanzó al ataque con sus SB2C-1C desde la cubierta del USS *Bunker Hill.* En aquel entonces, este avión era todavía inferior en muchos aspectos al Douglas SBD Dauntless, ¡el mismísimo avión al que debía sustituir! A pesar de que a lo largo de los dos años siguientes fue mejorado drásticamente, el Helldiver había adquirido ya una poco envidiable reputación "en el barco", ya que se perdían más aparatos en accidentes al aterrizar sobre cubierta que a causa de la acción del enemigo. Sus incómodas características de vuelo cuando se aproximaba a la velocidad de pérdida le valieron el apodo de la Bestia, y sus tripulantes bromeaban irónicamente afirmando que su designación (SB2C) correspondía a las siglas de "Hijo de perra, 2ª Clase" (Son of a Bitch 2nd Class). A pesar de ser odiado por los miles de tripulaciones que se lanzaron al combate a bordo de un Helldiver, este bombardero fue el responsable de la destrucción de más objetivos japoneses que cualquier otro bombardero en picado.

